★ Année 1950. — N° 45 A. N. Le Numero : 5 francs. Mercredi 3 Mai 1950. ★

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SÉANCES
QUESTIONS ÉCRITES ET REPONSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :
MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : **700 fr.** ; ÉTRANGER : **2.550 fr.**
(Compte chèque postal: 9063.13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations	DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION **QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e**	POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 15 FRANCS

1re LÉGISLATURE

SESSION DE 1950 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 89e SÉANCE

1re Séance du Mardi 2 Mai 1950.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.
2. — Excuse et congé.
3. — Inscription à l'ordre du jour d'une discussion d'urgence.
4. — Divergences d'avis sur des demandes de discussion d'urgence.
5. — Dépôt, avec demande de discussion d'urgence, d'une proposition de loi.
6. — Dépôt, avec demande de discussion d'urgence, d'une proposition de résolution.
7. — Nomination, par suite de vacances, de membres de commissions.
8. — Fermeture d'usines de constructions aéronautiques. — Discussion d'interpellations.
MM. Marty, Ballanger, Mouton, Peyrat, Lespès, interpellateurs; René Pleven, ministre de la défense nationale; Pierre Montel, Jean-Moreau.
Renvoi de la suite de la discussion à la séance de l'après-midi.
9. — Règlement de l'ordre du jour.

PRESIDENCE DE M. MARCEL ROCLORE,
vice-président.

La séance est ouverte à neuf heures et demie.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la deuxième séance du vendredi 28 avril a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

EXCUSE ET CONGE

M. le président. M. Solinhac s'excuse de ne pouvoir assister à la présente séance et demande un congé.

Le bureau est d'avis d'accorder ce congé.

Conformément à l'article 42 du règlement, je soumets cet avis à l'Assemblée.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le congé est accordé.

— 3 —

INSCRIPTION A L'ORDRE DU JOUR D'UNE DISCUSSION D'URGENCE

M. le président. Dans la séance du 25 avril 1950, M. Deixonne a déposé, avec demande de discussion d'urgence, une proposition de résolution n° 9710 tendant à inviter le Gouvernement à ne prévoir aucune réduction du crédit global affecté au ministère de l'éducation nationale et au secrétariat d'Etat à l'enseignement technique, à la jeunesse et aux sports.

M. le président du conseil et la commission de l'éducation nationale ont accepté l'urgence.

Conformément au paragraphe I de l'article 63 du règlement, l'urgence est acquise de plein droit.

En outre la commission a déposé son rapport qui a été distribué sous le n° 9809.

Cette discussion d'urgence sera inscrite d'office à l'ordre du jour du prochain jour de séance réservé aux urgences, à la suite de celles qui y sont déjà inscrites.

— 4 —

DIVERGENCES D'AVIS SUR DES DEMANDES DE DISCUSSION D'URGENCE

M. le président. Dans la séance du 25 avril 1950, M. Charles Schauffler a déposé, avec demande de discussion d'urgence, une proposition de loi n° 9709 tendant à l'aggravation des peines infligées en vertu de l'article 312 du code pénal aux auteurs de coups et blessures sur des enfants.

J'informe l'Assemblée que, d'une part, M. le président du conseil a tacitement accepté l'urgence et que, d'autre part, la commission intéressée n'a pas valablement accepté l'urgence.

Dans la séance du 26 avril 1950, M. Besset a déposé, avec demande de discussion d'urgence, une proposition de résolution n° 9766 tendant à inviter le Gouvernement à verser un secours d'urgence de 50 millions aux 13.500 ouvriers de l'usine Michelin, à Clermont-Ferrand.

Dans la séance du 26 avril 1950, M. Thamier a déposé, avec demande de discussion d'urgence, une proposition de loi tendant à modifier l'article 31 de la loi de finances du 31 janvier 1950 en vue d'interdire toute réduction de crédit sur le budget de l'éducation nationale.

J'informe l'Assemblée que d'une part, M. le président du conseil s'oppose à l'urgence et que, d'autre part, les commissions intéressées acceptent l'urgence.

Acte est donné de ces divergences d'avis qui vont être notifiées aux auteurs des demandes d'urgence et seront insérées à la suite du compte rendu *in extenso* de la troisième séance d'aujourd'hui.

— 5 —

DEPOT, AVEC DEMANDE DE DISCUSSION D'URGENCE, D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. Tourné, avec demande de discussion d'urgence, une proposition de loi tendant à modifier l'article 31 de la loi de finances du 31 janvier 1950 en vue d'interdire toute réduction de crédit sur le budget du ministère des anciens combattants et victimes de guerre.

La proposition sera imprimée sous le n° 9818, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des finances. (*Assentiment.*)

Il va être procédé à l'affichage et à la notification de la demande de discussion d'urgence.

— 6 —

DEPOT, AVEC DEMANDE DE DISCUSSION D'URGENCE, D'UNE PROPOSITION DE RESOLUTION

M. le président. J'ai reçu de M. Jacques Duclos, avec demande de discussion d'urgence, une proposition de résolution tendant à requérir la suspension des poursuites engagées contre Mme Marie Lambert et M. Alain Signor, députés du Finistère.

La proposition sera imprimée sous le n° 9817, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des immunités parlementaires. (*Assentiment.*)

Il va être procédé à l'affichage et à la notification de la demande de discussion d'urgence.

— 7 —

NOMINATION, PAR SUITE DE VACANCES, DE MEMBRES DE COMMISSIONS

M. le président. L'ordre du jour appelle la nomination, par suite de vacances, de membres de commissions.

Conformément à l'article 16 du règlement, les listes des candidats ont été insérées à la suite du compte rendu *in extenso* de la 3e séance du 26 avril et de la 2e séance du 27.

La présidence n'a reçu aucune opposition aux candidatures insérées le 27 avril.

En conséquence, je déclare ces candidatures validées.

Je proclame donc membres:

1° De la commission du suffrage universel, du règlement et des pétitions: M. Vendroux;

2° De la commission chargée d'enquêter sur les événements survenus en France de 1933 à 1945: M. Tony Revillon.

En ce qui concerne la candidature insérée le 26 avril et qui est relative à la nomination d'un membre de la commission chargée d'enquêter sur les faits relatés par M. le président du conseil dans sa déclaration du 17 janvier 1950, j'ai été saisi par plus de 50 membres d'une opposition qui sera insérée à la suite du compte rendu *in extenso* des séances d'aujourd'hui.

Par application des sixième et septième alinéas de l'article 16 du règlement, l'Assemblée devra procéder à un vote par scrutin pour l'élection du membre de la commission d'enquête susvisée.

La conférence des présidents qui se réunit cet après-midi à quatorze heures trente pourra sans doute fixer la date de cette élection ?... (*Assentiment.*)

— 8 —

FERMETURE D'USINES DE CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES

Discussion d'interpellations.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion des interpellations:

1° De M. Robert Ballanger, sur la situation créée dans Argenteuil et sa région par la fermeture de la S. N. E. C. M. A. et les nombreux licenciements dans les usines de la région, et sur les mesures que le Gouvernement compte prendre pour résorber le chômage ainsi provoqué;

2° De M. Mouton, sur la violation des lois et règlements en vigueur par la direction de la S. N. C.A. S. E. à Marignane, et sur les brutalités policières dont ont été l'objet les travailleurs de cette usine le lundi 30 janvier 1950;

3° De M. Peyrat, sur la politique que le Gouvernement entend suivre à l'égard de l'usine de construction aéronautique nationalisée de Châteauroux-Déols (Indre);

4° De M. André Marty: *a*) sur les licenciements systématiques de personnel dans les usines d'aviation; *b*) sur la fermeture de la S. N. E. C. M. A. d'Argenteuil, fabriquant des tracteurs agricoles, et sur les conditions dans lesquelles cette usine doit être vendue à une société étrangère et transférée dans une autre localité; *c*) sur les raisons pour lesquelles le Gouvernement, en violation de la loi du 2 août 1949, n'a pas déposé son projet de loi portant réorganisation de l'industrie aéronautique;

5° De M. André Marty: *a*) sur les motifs pour lesquels le Gouvernement a fermé la grande usine de moteurs d'aviation S. N. E. C. M. A.-Kellermann et toutes ses annexes; *b*) sur les mesures de violence inadmissibles exercées à l'égard des ouvriers et des ingénieurs de la S. N. E. C. M. A.-Kellermann défendant leur pain et celui de leurs familles;

6° De M. Lespès, sur les errements qui ont eu pour conséquence le licenciement massif et soudain de plusieurs milliers de travailleurs de la S. N. E. C. M. A., ainsi que sur la politique qu'il entend suivre en matière de construction aéronautique;

7° De M. Henri Bouret, sur: *a*) les raisons du retard apporté au dépôt sur le bureau de l'Assemblée nationale du projet de loi portant établissement d'un plan quinquennal de construction aéronautique; *b*) les considérations qui ont amené le Gouvernement à réduire dans des proportions importantes l'effectif de la S. N. E. C. M. A. avant que le Parlement se soit prononcé, à l'occasion de la discussion du plan, sur l'importance du potentiel à conserver dans nos usines de constructions aéronautiques;

8° De M. Robert Ballanger sur la fermeture des usines de la société nationale de constructions et d'études de moteurs d'avions et notamment sur la liquidation de l'usine d'Argenteuil et le licenciement de 3.500 ouvriers.

Avant d'ouvrir la discussion, je dois faire connaître que j'ai reçu des décrets désignant, en qualité de commissaires du Gouvernement, pour assister M. le ministre de la défense nationale et M. le secrétaire d'Etat aux formes armées (air):

M. le contrôleur général Ceccaldi, directeur du contrôle, du budget et du contentieux;

M. Darteyre, ingénieur en chef de l'aéronautique;

M. Lemoine, contrôleur;

M. l'ingénieur général Mazer, directeur technique et industriel de l'aéronautique.

Acte est donné de ces communications.

La parole est à M. André Marty, pour développer son interpellation. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. André Marty. Le 14 avril, un vendredi après la paye, brutalement le Gouvernement, qui s'était réuni le matin même, annonce 3.355 licenciements à la S.N.E.C.M.A. Kellermann et à ses annexes. Dans la nuit, il fait occuper l'usine par ses forces de police, et le lendemain il annonce la fermeture de la S.N.E.C.M.A. Kellermann et de dix autres établissements filiales.

5.500 travailleurs sont jetés sur le pavé, sans même leurs bleus de travail restés à l'usine, et naturellement sans préavis.

Le Gouvernement va même jusqu'à enlever à des ouvriers qui ont 15 ans de travail dans cette usine, 10 ans d'ancienneté, puisqu'il fait partir l'ancienneté de la date de la création de la S.N.E.C.M.A., c'est-à-dire de 1945, sans tenir compte du temps de travail accompli dans l'ancienne société, la société des traîtres de Gnôme et Rhône.

Les 350 licenciés de Villaroche sont dans une situation pire encore. Ils ignorent leur sort depuis le 17 avril. Au 30 avril, ils n'avaient reçu ni leur paye, ni leurs frais de déplacement. Aucun avis de mise à pied ne leur a été envoyé, ce qui les exclut de l'indemnité de chômage partiel; ils n'ont reçu aucun certificat et n'ont pas la possibilité de se faire embaucher ailleurs ni de s'inscrire pour l'indemnité de chômage.

Il a fallu l'intervention d'une délégation syndicale de la C. G. T, auprès de l'inspecteur du travail de Melun pour que ce Monsieur s'éveille enfin et pour qu'il demande à la direction de fournir une liste, ce qu'elle a fait avec dix jours de retard.

J'insiste sur la brutalité de l'opération, pour laquelle on a choisi un jour de paye, en obtenant du directeur le recul à 17 heures et demie de la réunion du comité d'entreprise, c'est-à-dire au moment où la presque totalité des ouvriers sont sortis de l'usine.

M. Pleven, ministre responsable de la défense nationale et grand patron de la S.N.E.C.M.A., continue les procédés de M. Ramadier qui a fermé l'usine de Fourchambault le 17 juillet 1949 en la faisant occuper par les C. R. S. au moment où les ouvriers revenaient de congé, exactement comme il l'a fait à Argenteuil un mois plus tard.

Une fois de plus, le Gouvernement met les travailleurs et l'Assemblée nationale devant le fait accompli. Une fois de plus, le Gouvernement berne sa propre majorité; il viole même la loi du 2 août 1949, dont l'article 1er précise que « compte tenu des besoins généraux... le programme quinquennal des constructions aéronautiques... sera fixé, pour la période allant du 1er janvier 1950 au 31 décembre 1954, par une loi ».

La loi du 2 août précise en outre: « Le projet de ce programme sera déposé par le Gouvernement sur le bureau de l'Assemblée avant le 1er septembre 1949. »

Le Gouvernement n'a pas encore déposé ce projet. En d'autres termes, il viole délibérément les lois votées par sa majorité parlementaire. Pour avoir les mains libres, le 14 avril 1949 MM. Queuille et Ramadier avaient déposé un projet de loi permettant l'aliénation des biens. L'Assemblée n'avait fait qu'une petite objection en demandant le dépôt préalable d'un programme de constructions de cinq ans.

Au nom de la commission de la défense nationale, M. Teitgen se bornait à insérer ce petit scrupule dans son rapport du 9 juin 1949: « La discussion et le vote d'un programme quinquennal doivent précéder les aliénations et les transferts. »

Vous voyez bien que le Gouvernement a violé sa propre loi et ses engagements. Mais il est allé plus loin.

Le 31 décembre 1949, le groupe communiste a déposé une proposition de loi tendant à interdire les licenciements. Le Gouvernement s'est arrangé pour que ni à la commission de la défense nationale, ni à la commission du travail, il n'en soit discuté.

Le groupe communiste a déposé une première demande d'interpellation le 10 février. Nous connaissions déjà vos projets de licenciement. Cette interpellation devait être discutée le 1er avril. Vous l'avez fait retirer de l'ordre du jour. Il a fallu que nous déposions une autre demande d'interpellation pour que cette affaire vienne aujourd'hui en discussion, il faut le dire, grâce à l'énergie des ouvriers qui ont voulu défendre leur pain en même temps que leurs usines.

Par conséquent, en annonçant le 14 avril dernier la fermeture de l'usine Kellermann et de ses filiales, le Gouvernement a violé la loi. Or, c'était un vendredi. L'Assemblée nationale était en vacances Il n'y avait plus d'ouvriers dans l'usine. Les autres usines de la région parisienne étaient en général en congé. Les ouvriers essayèrent de durer jusqu'au mardi 18 avril, de manière à pouvoir demander aux députés de faire observer la loi par leur gouvernement. Ils décident également de saisir l'opinion publique; comme l'usine va être fermée dans quelques heures, et puisque cette fermeture est illégale, d'après le rapport et le projet d'avis de M. Hamquaut, de la C. F. T. C., membre du Conseil économique, les directions syndicales de la C. G. T. et de la C. F. T. C sont d'accord pour occuper l'usine.

Leur acte est légal, leur but est d'empêcher la fermeture et de faire respecter la loi du 2 août 1949. C'est que le personnel sait bien de quoi il s'agit. Je l'ai dit tout à l'heure: il y a les exemples d'Argenteuil, de Fourchambault, de Bois-Colombes, de Billancourt. Les exemples sont de partout. Les ouvriers savent que M. Ramadier a déclaré au mois de juin: « Si je disais mes intentions, je serais obligé d'employer les moyens les plus brutaux. » C'est pourquoi ils ont occupé l'usine.

Et alors, vous, Gouvernement, vous avez fait occuper le 13e arrondissement par 5.000 C. R. S. et policiers, avec voitures-échelles, projecteurs, ambulances et chenillettes, exactement comme au temps de l'occupation. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

A minuit, vous avez lancé vos forces de police à l'assaut de cette usine, propriété de la nation, et vous en avez fait défoncer les portes par des camions blindés. Vous avez engagé une véritable bataille pour vous emparer des différents étages de l'usine. Vous avez jeté sur les ouvriers des grenades à gaz américaines, suivant le système américain. Vous en avez tellement lancé dans les locaux de la direction technique que pendant quinze minutes votre police n'a pu y pénétrer, parce qu'il y avait des gaz de guerre, comme ceux que vous avez fait lancer à Montpellier et qui ont couché à l'hôpital, avec les yeux brûlés, Mme Domenech, résistante et mère de deux enfants.

Vous avez arraché de leur poste les ouvriers et les vingt ingénieurs qui se trouvaient dans les ateliers de l'usine; dans un atelier, votre police les a fait aligner face au mur, les mains en l'air, exactement comme faisaient les S. S., monsieur Pleven. Un de vos chefs de police a même déclaré: « S'ils bougent, un coup derrière la nuque. » Exactement comme les S. S.!

A la sortie du 92 boulevard Kellermann, une femme a été assommée à coups de pieds et à coups de matraque. Vous êtes allé jusqu'à lancer des chiens dans l'usine — vous entendez, monsieur Pleven? — ces chiens policiers dont l'entretien nous coûte 63 francs par jour, alors que vous accordez 58 francs 50 à un vieillard. Voilà où vous en êtes! (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Vous avez arrêté un certain nombre de travailleurs. Vous avez dit que c'étaient des travailleurs étrangers à l'usine. Allons donc! Est-ce le cas de Duponchel, secrétaire des métaux de la région parisienne? Un métallurgiste est-il étranger dans une usine nationalisée qu'il vient défendre?

Vous avez arrêté sept jeunes travailleurs. L'un est Le Foil, dont le frère a été fusillé par les nazis. C'est sans doute pour cela que vous l'arrêtez.

Dans le quartier, toute la population disait: « Et dire que c'est nous qui les payons! Pour quoi faire? » Pour envoyer à l'hôpital l'ouvrier Piguet, avec le crâne ouvert; l'ouvrier Marney, avec une fracture du crâne et une oreille décollée; l'ouvrier Barral, couvert de coups sur tout le corps, et une femme dont je ne dirai pas le nom pour ne pas la livrer à vos représailles, qui est encore alitée, avec deux côtes fracturées.

Voilà ce que vous avez fait pour fermer votre usine!

Vous avez recommencé le lundi 17; vous avez fait envahir le 13e et le 14e arrondissement, ainsi que Gentilly, la Cité universitaire, le cimetière de Gentilly, la poterne des Peupliers, par 5.000 hommes. Vous avez encore envoyé une ouvrière à l'hôpital. Vous avez fait occuper la mairie du 13e par deux compagnies de gardes mobiles, baïonnette au canon, les faisceaux formés. Que cherchiez-vous donc?

Voici un journal gouvernemental qui dit le 18 avril: « Le lundi les forces de police étaient en nombre impressionnant. On aurait pu croire qu'elles se borneraient à tenir le rôle d'un gardien de but dans un match de football et à garder l'usine. Pas du tout; elles ont poursuivi les travailleurs. »

Qui écrit cela? C'est un journal qui fait voter pour vous; il s'appelle *Le Populaire*.

Tout le monde a constaté les violences qui, à l'heure actuelle, indignent la population. Voici ce que dit le représentant du syndicat C. F. T. C. de l'usine Kellermann à l'assemblée générale du 21 avril: « On dit que nous troublons l'ordre. Est-ce que le Gouvernement croit qu'il a licencier 5.500 travailleurs sans aucune réaction? »

Le secrétariat du mouvement populaire des familles « dénonce la carence des pouvoirs publics qui procèdent à des licenciements, alors que rien n'est prévu pour la reconversion et le remploi de la main-d'œuvre ».

Je pourrais citer d'autres protestations si notre temps n'était pas limité.

Vous avez brutalement fermé la S. N. E. C. M. A. et vous n'avez agi avec une telle violence que parce que vous êtes en pleine illégalité, messieurs du Gouvernement. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Quel est donc le caractère de cette mesure ?

Vous dites qu'il s'agit seulement d'une fermeture provisoire, que 3.200 ouvriers seront licenciés et les autres réembauchés dans trois semaines. Comme toujours, vous promettez; voici deux ans que vous procédez ainsi pour faire prendre patience aux travailleurs, pour les tromper, les diviser, les jeter à la rue les uns après les autres.

La mesure que vous avez prise est un lock-out. Il n'y a pas d'autre nom pour la qualifier. Quant au réembauchage, je vais vous dire dans quelles conditions il se fait.

Vous réembauchez une dame sténodactylographe à la S. N. E. C. M. A. et lui donnez à établir les listes de ses camarades à licencier.

Elle est sortie écœurée en disant: « J'aime encore mieux crever de faim que de faire la liste de ceux qu'on doit chasser pour faire plaisir au Gouvernement. » (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Et vous faites des promesses! Le 22 avril, un de vos journaux, sous le titre: « Les ouvriers de la S. N. E. C. M. A. promis à un long chômage par le plan de réorganisation de l'aéronautique », écrit: « Le bureau de F.-O. a dénoncé hier « l'intolérable lock-out » de la S. N. E. C. M. A. »

Qui a écrit cela ? Un journal qui vous soutient, *Le Populaire*.

Puis, c'est un de vos journaux officieux, *Le Monde*, du 26 avril, qui imprime:

« L'avenir des 3.200 licenciés de la S. N. E. C. M. A.-Kellermann est encore des plus incertains. Jusqu'au mois de juin, on espère pouvoir faire embaucher 600 à 700 personnes par semaine. »

Mais — poursuit *Le Monde* — il faut tenir compte du fait que les 3.200 ouvriers de la S. N. E. C. M. A. sont venus s'ajouter aux 3.000 autres déjà en chômage, et que les sociétés M. A. P., à Saint-Denis et à Argenteuil, et Thomson-Houston viennent également de licencier 500 personnes chacune.

C'est à ce moment que vous faites le lock-out. C'est même vos propres journaux qui le reconnaissent.

Voilà ce qu'un autre journal, celui du président du conseil M. Ridault, *L'Aube*, du 26 avril, écrit: « Le reclassement des 3.200 licenciés sera très difficile dans la métallurgie. » Et ce journal répète la même chose: Ils s'ajoutent aux 3.000 licenciés de la S. N. E. C. M. A., aux 500 de la M. A. P. et aux 500 de la Thomson-Houston!

Et que propose le journal de votre président du conseil ? Qu'ils se réembauchent dans le bâtiment en province!

L'inscription dans les centres de formation professionnelle ? Mais vous les fermez! (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

D'ailleurs, il est stupide de faire d'un ouvrier ajusteur un monteur ou un bétonneur. Il n'est pas certain qu'il ait la force physique nécessaire pour exercer ce métier. C'est donc encore une duperie!

Le réembauchage dans le bâtiment ? Mais vous coupez les crédits.

Et si les travailleurs de l'électricité et du bâtiment ne s'étaient pas battus, la moitié des travaux de barrages seraient suspendus.

D'ailleurs, vous en avez un bel exemple. Dans le département du président du conseil et de M. Claudius Petit, ministre de la reconstruction, une école tue deux enfants parce que le mur s'abat sur eux. Et c'est vous qui en êtes responsables, parce que vous arrêtez tout.

Mais il reste chez vous cette idée: Allez travailler dans le bâtiment!

On a connu cela il y a six ans. Cela s'appelait l'organisation Todt, la déportation des travailleurs.

Ou bien alors, comme à l'arsenal de Toulon, vous fermez l'école d'apprentissage de l'arsenal de la marine — qui dépend de vous, monsieur Pleven, comme la S. N. E. C. M. A. — et quand les jeunes travailleurs vont trouver le préfet maritime pour obtenir du travail, il leur est répondu: Engagez-vous pour l'Indochine et vous aurez un avenir!

Voilà où vous en êtes!

A quel moment faites-vous cela ? Voici le journal *Les Echos*, journal patronal, qui écrit le 27 avril, quelques jours après la fermeture de la S. N. E. C. M. A.: « Le chômage est en pleine ascension: 129.021 demandes d'emploi non satisfaites, 35.141 chômeurs secourus, au 1er avril 1949, et... » — bien qu'en maintenant les lois de Vichy, vous réduisiez le nombre des chômeurs secourus — « ... 61.000 chômeurs secourus, 182.000 demandes d'emploi non satisfaites au 1er avril 1950. »

Qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire que vous fermez la S. N. E. C. M. A. au moment même où le chômage augmente.

Il y a plus.

Je prends le cas de deux ouvriers de la S. N. E. C. M. A. dont j'ai les noms, mais que je ne citerai pas cette fois encore: un fraiseur et un outilleur se sont présentés 31, quai de Grenelle, aux engrenages Citroën. Le service d'embauche leur a dit: Tout de suite, messieurs, vous allez faire l'essai; montrez vos papiers. Mais, quand ils ont montré leur carte de la S. N. E. C. M. A., la réponse est immédiate: Nous avons des ordres pour ne pas embaucher d'ouvriers de la S. N. E. C. M. A.

Qui a donné ces ordres, monsieur Pleven ?

M. René Pleven, *ministre de la défense nationale.* Monsieur Marty, permettez...

M. André Marty. Vous agissez tout à fait comme les patrons de combat, avec le système des listes noires. Votre police court les usines. Je vais le démontrer dans quelques minutes. Non seulement, vous mettez les ouvriers dehors, mais vous intervenez auprès de vos amis du patronat français pour qu'on les laisse à la rue.

Or, ces milliers de licenciements font partie d'une politique évidente. Nous les avions dénoncés d'ailleurs dès le mois de janvier; c'est pour cela que vous n'avez pas voulu que nous développions notre interpellation à cette époque.

Le 14 janvier, à la suite de la venue d'une délégation de la S. N. E. C. M. A. formée d'hommes de toutes tendances politiques et syndicales, notre camarade Charles Tillon et moi-même concrétisions ce que nous avions dit en écrivant:

« Vous nous avez confirmé l'application imminente d'une nouvelle tranche de liquidation de la S. N. E. C. M. A. qui entraînera pour votre seule usine 3.000 licenciements à bref délai.

« Nous avons constaté ensemble qu'il s'agit là de l'application de ce que M. Maroselli, dans sa déclaration du 7 janvier de son « plan quinquennal », appelait le « creux de 1950 ». Il est prouvé que ce « creux » se manifeste par un premier licenciement imminent de 3.000 ouvriers. »

Voilà les faits. Il s'agit là de l'application d'une politique que nous avions dénoncée en ces termes le 14 janvier:

« Il n'est point difficile de déceler le plan exécuté par le Gouvernement. L'exemple d'Argenteuil montre qu'il s'agit de fermer totalement les entreprises de la S. N. E. C. M. A., comme les autres sociétés d'aviation nationalisées, en commençant par celles qui produisent pour les besoins pacifiques du pays et concurrencent les productions américaines, celle des tracteurs en premier lieu.

« Mais pour y arriver sans soulever trop de protestations, écrivions-nous, le Gouvernement procède par étapes. Il a déclaré d'abord par la voix de M. Ramadier qu'il se contenterait de « réorganiser » l'usine d'Argenteuil. Et brutalement, le 23 août 1949, au retour de congé, il la ferme avec mise en jeu de la force armée.

« A ce moment, il précise qu'il ne s'agit que d'Argenteuil, mais cinq mois après avoir — selon votre expression — « largué » l'usine d'Argenteuil, c'est au tour de la S. N. E. C. M. A.-Kellermann d'être étouffée.

« S'il réussit cette opération, écrivions-nous Charles Tillon et moi-même, M. Pleven s'attaquera ensuite aux mille ouvriers et techniciens de la S. N. E. C. M. A.-Gennevilliers. Actuellement, on leur fait dire qu'ils n'ont rien à craindre. Mais déjà, il a coupé les commandes à l'usine de Gennevilliers, pour avoir ensuite prétexte à la déclarer improductive. Et si Gennevilliers ne se solidarise pas avec Kellermann, son tour viendra aussitôt d'être liquidée.

« Ainsi, le Gouvernement, par l'intermédiaire de M. Ramadier, puis de M. Pleven, trompe les travailleurs de l'aviation, trompe l'opinion publique, trompe le Parlement

« C'est pourquoi, nous vous déclarons à nouveau — avons-nous écrit le 14 janvier — que la plus grossière erreur que vous puissiez commettre serait de croire une seule minute aux déclarations mensongères du Gouvernement.

« En particulier, pour liquider l'ensemble de la S.N.E.C.M.A., le Gouvernement continuera à essayer de faire croire à chaque atelier ou à chaque bureau d'études que c'est le voisin seul qui est menacé. »

C'est bien une politique systématique, voulue, continue. Il y a trois ans que nous répétons que vous êtes des liquidateurs. Aujourd'hui, tout le monde est obligé de s'en convaincre. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Depuis trois ans, vous annoncez tous les trois mois ce que vous appelez une « réorganisation ». Et à chaque réorganisation, c'est une usine qui ferme, ce sont de nouveaux chômeurs, hier ouvriers et techniciens hautement qualifiés, qui maintenant battent le pavé.

Si l'on vous laissait faire, dans quelques mois le dernier atelier serait fermé, le dernier ouvrier et le dernier ingénieur seraient chassés. Et alors, alors seulement, vous proclameriez devant une file de chômeurs : « La réorganisation est terminée ».

Après vos promesses toujours violées, après les fermetures des usines d'Argenteuil, de Colombes, d'Issy et de Fourchambault, chaque travailleur, de l'apprenti à l'ingénieur sorti de Polytechnique, comprend qu'aux licenciements prévus d'autres licenciements s'ajouteront jusqu'à la liquidation complète, si on vous laisse faire.

Vous dites que c'est une réorganisation.

J'ai déjà répété que c'était une liquidation, liquidation qui coûte cher au budget.

A Argenteuil, le Gouvernement qui a fermé l'usine sans même prendre l'avis du conseil d'administration, l'a fait au moment où 1.100 tracteurs étaient stockés et où, par conséquent, des milliards sont immobilisés. Depuis la fermeture, les machines-outils se rouillent, sans parler de celles qui ont été démolies par les C.R.S. que vous avez envoyés dans l'usine.

La fermeture d'Argenteuil coûte au budget plus d'un milliard et demi de francs, soit : 370 millions de francs d'indemnités de licenciement ; 7 millions de francs par mois d'entretien jusqu'en décembre et 13 millions de francs depuis ; déménagement des installations à Villaroche, 514 millions de francs ; transfert et regroupement, 615 millions de francs.

1 milliard et demi pour fermer une usine, alors que les tracteurs se rouillent, alors qu'ils auraient pu nous rapporter — nous l'avons démontré au mois de juin et je n'insisterai pas — puisque l'Argentine nous avait passé des commandes !

Même situation pour Fourchambault, où vous avez dépensé 6 milliards de francs pour la liquidation de la S. N. C. A. C., et ainsi de suite.

Pourquoi cela ? Il y a deux raisons.

La première, nous l'avons dénoncée ici à cette tribune le 28 juin. Je relis ce que je disais alors :

« Un courant revendicatif se forme et les syndicats de toute tendance tendent à réaliser l'unité pour défendre le pain des travailleurs. Vous ne pourrez résister à ce courant, sauf en utilisant le chômage qui permet de faire pression sur les ouvriers et de les menacer d'être affamés, si jamais ils passent à la lutte. »

Je disais cela au mois de juin 1949 et, malheureusement, les événements l'ont vérifié.

Qui le constate ? Mais c'est le journal de votre président du conseil M. Bidault, *L'Aube*, qui, dans son numéro du 25 avril, en rendant compte du congrès M. R. P. de la Seine, reproduit la résolution de la fédération de la Seine sur la politique économique :

« La résolution condamne l'attitude inhumaine et de réaction sociale de la grande majorité du patronat français et s'élève avec force contre le chômage qui sévit dans certaines industries, qui n'est que la conséquence et les méfaits d'un système capitaliste. »

Et ce même journal du président du conseil, *l'Aube*, écrit le 3 janvier : « Nous avons tenu nos lecteurs au courant des lock-out décidés presque en même temps dans trois grandes usines : Bessonneau, à Angers ; Latil, à Suresnes, Morane, à Tarbes.

« On ne peut tout de même pas, continue *l'Aube*, ne pas s'étonner de la simultanéité des décisions de trois directions d'entreprises géographiquement très éloignées les unes des autres. C'est ce qui a permis à certains de soulever la question de savoir s'il ne s'agirait pas d'un mot d'ordre du patronat, de la reprise d'une tactique ancienne destinée à rendre inopérant le droit de grève ».

L'Aube continue : « Nous touchons ici le cœur du problème. Le droit de grève est inscrit dans la Constitution. Le lock-out lui est opposé. Si le personnel d'une entreprise sait que la cessation du travail équivaudra pour lui à son licenciement, il n'osera plus jamais faire grève. Il abandonnera sa seule arme, le seul moyen qu'il ait de faire contre-poids aux excès et aux égoïsmes du capitalisme libéral. Du même coup, le patronat ruinerait le syndicalisme ouvrier ».

C'est d'ailleurs pour cela que, « la commission exécutive de F. O. ne pouvait manquer de protester énergiquement contre les tendances d'un patronat de combat qui répond aux grèves par des lock-out, ni de dénoncer les brutalités de la police au service des forces de réaction ».

C'est ce que nous lisons dans un journal qui vous soutient, *Le Populaire*, du 10 janvier.

Et vous, que faites-vous, monsieur Pleven ? L'Etat patron, c'est-à-dire le Gouvernement, donne l'exemple des lock-out. Non seulement vous n'obligez pas les patrons à respecter la loi, mais c'est vous qui leur dites : « Voilà ce qu'il faut faire ». (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Vous l'avez dit hier, en donnant l'exemple contre les travailleurs du gaz et de l'électricité, contre ceux des transports parisiens, contre les cheminots, en refusant les augmentations de salaires, en disant aux patrons : « Faites comme moi ».

Et quand un patron décide un lock-out, vous, Gouvernement, vous donnez l'exemple. Et vous avez cet avantage sur le patron que votre police est tout de suite à pied-d'œuvre avec ses gaz et ses chiens.

Ce n'est pas moi qui dirai ce que vous faites. C'est M. Devinage, représentant de M. Bacon, ministre du travail, qui déclare à une délégation de la S. N. E. C. M. A.-Kellermann : « Le Gouvernement est en pleine illégalité. L'Etat permet ce que ne peuvent faire les patrons ».

Voilà où vous en êtes ! (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Marcel Cachin. Quel régime !

M. André Marty. Vous nous dites : « Des prospections spéciales seront alors effectuées pour tenter de reclasser les intéressés dans la métallurgie parisienne ».

Et vous faites dire dans un communiqué officieux du *Monde* du 26 avril : « Il est entendu qu'aucun facteur psychologique n'interviendra à leur encontre ».

Facteur psychologique ? Mais d'abord, qui donc est licencié ? Il suffit de voir les noms des licenciés pour juger s'il y a ou non un facteur psychologique.

Considérons l'usine de Villaroche. J'ai sous les yeux cinquante noms. En voici dix : Largillier, licencié, délégué du personnel, cinq enfants, ex-déporté. Voilà pourquoi vous le licenciez !

Foucault, syndiqué de la C. G. T., délégué du personnel, ex-déporté, deux enfants, licencié.

Fréchart, délégué au comité d'établissement, décoré de la médaille de la Résistance, un enfant, ex-déporté, licencié.

Durand, syndiqué de la C. G. T., du comité d'établissement, prisonnier évadé, ex-déporté en forteresse par les nazis, licencié par vous, monsieur Pleven.

Roucaute, responsable de la C. G. T., en Seine-et-Marne, arrêté par les nazis, condamné à mort, sauvé par hasard : licencié par vous, monsieur Pleven.

A part cela, le facteur psychologique ne joue pas ! Par exemple à l'égard de Parisis, syndiqué de la C. G. T., délégué d'atelier, engagé à dix-huit ans dans la 1re armée, campagne d'Alsace, démineur, membre d'un des trois premiers groupes qui ont traversé le Rhin à la nage, envoyé comme parachutiste en Indochine, brisé pour la vie, revenu paludéen, tourneur, de qualification excellente ; seulement, c'est un résistant, un combattant, un délégué de la C. G. T. Il est licencié par vous, monsieur Pleven.

A part cela, il n'y a pas de facteur psychologique !

Je vous disais, tout à l'heure que vous étiez le pire des patrons. Vous essayez de décapiter le mouvement syndical, ce que Panhard a fait il y a un an. Non seulement vous n'êtes pas intervenu auprs de Panhard pour lui interdire de licencier les délégués de la C. G. T., qui sont couverts par la loi, mais vous avez fait la même chose que lui.

Il suffit d'être délégué de la C. G. T. au comité d'entreprise et d'avoir été un résistant pour être mis à la rue, sans préavis, sans un sou.

A cela près, il n'y a pas de facteur psychologique!

Cela, il faut que le pays le sache et nous le lui ferons savoir. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

C'est ce que votre directeur de conscience, l'ex-général de Gaulle, appelle « la collaboration du capital et du travail ». (*Rires et applaudissements à l'extrême gauche.*)

Et c'est ce que le journal du très honorable M. Bastid appelle la « politisation de l'aéronautique », la politisation à l'envers!

En réalité, pourquoi fermez-vous si brutalement les usines d'aviation au moment où le chômage grandit ?

Vous appliquez un bon conseil qui a été donné aux gouvernements capitalistes et au patronat en 1936 par le délégué fasciste de Mussolini au bureau international du travail lorsqu'il disait: « Le seul moyen de mater la classe ouvrière, c'est la fermeture des usines, l'arrêt de la vie économique ».

Oui, vous voulez mater la classe ouvrière et vous savez, ou plutôt vous croyez que le seul moyen, c'est celui préconisé par le délégué fasciste.

Voilà pourquoi les travailleurs sont exaspérés. Vous voulez mater la classe ouvrière pour pouvoir la jeter, avec le pays, dans la guerre.

Voilà pourquoi un des délégués de la C. G. T. à l'usine Kellermann, délégué qui n'est pas membre du parti communiste, a déclaré à l'assemblée des lock-outés, le samedi 15 avril, le lendemain du lock-out: « Nous sommes décidés à ne pas nous laisser faire. Nous voulons rentrer à la S. N. E. C. M. A. ».

Voilà pourquoi le responsable de la C. F. T. C. de Kellermann a déclaré le même jour, au meeting de Gentilly: « Nous sommes d'accord avec nos camarades de la C. G. T. Il n'est pas question d'opinions différentes, mais d'une question qui doit rallier tous les travailleurs pour la défense du travail et du pain. Mais si nous sommes devant une telle situation — dit le délégué de la C. F. T. C. — le responsable, c'est le Gouvernement. Le seul moyen pour s'en sortir, c'est de faire reculer le Gouvernement en occupant l'usine. C'est nous qui produisons les richesses; c'est à nous de les gérer ».

C'est le délégué de la C. F. T. C. qui parlait ainsi.

Mais ce qui est étonnant, ce n'est pas la colère des travailleurs, c'est que les travailleurs de la S. N. E. C. M. A. et ceux du treizième arrondissement soient restés maîtres de leur mouvement, malgré vos provocations.

Vous cherchiez quelque chose dans cet arrondissement ouvrier en le faisant occuper pendant près de quinze jours par des forces policières, étrangères même à Paris, brutales, insolentes.

Ce qui est étonnant c'est que les travailleurs aient réussi à se maintenir. Vous savez combien le quartier est pauvre et comme tout le monde y a faim, et vous espériez des gestes impulsifs, pour réprimer.

J'en arrive à la raison essentielle de la liquidation de l'industrie aéronautique. Car si tout ce que j'ai dit est grave, il y a plus grave encore.

M. Accary, directeur de l'usine Kellermann, qui a démissionné en mars de cette année, déclarait le 3 janvier au comité mixte à la production: « Il y a une loi que vous connaissez bien, qui prescrit que la S. N. E. C. M. A. ne doit pas faire de reconversion. D'un côté on nous dit qu'on ne peut faire que des moteurs, mais, de l'autre côté, l'Etat ne nous passe pas de commandes ».

Donc, c'est bien vous qui avez voulu la tuer.

C'est une liquidation systématique: vous ne voulez pas que les usines nationalisées travaillent pour les besoins du pays.

Cependant, un journal a écrit le 29 mars:

« Il faut à la France 58.000 nouveaux tracteurs pour 1952 ».

Ce journal ajoutait:

« C'est ce que déclare à Washington le représentant du ministre de l'agriculture, M. Jacques Ratineau ».

Il est vrai que ce journal s'appelle *L'Epoque* et déclare que nous manquons de tracteurs, en demandant aux Américains de nous en envoyer. Voilà pourquoi vous fermez l'usine d'Argenteuil.

Mais tout le monde sait que la S. N. E. C. M. A. peut fabriquer des machines-outils. Je ne détaillerai pas ce qu'elle peut faire, mais elle peut fonctionner à 100 p. 100; elle peut et elle doit embaucher, car il nous manque des biens d'équipement industriel et agricole.

Mais vous ne voulez pas qu'il en soit ainsi. Vous faites le contraire. Vous voulez réarmer, mais en achetant de l'armement étranger, en le payant très cher.

L'ancien directeur de l'usine Kellermann, M. Devaulchier, catholique, faisait prendre par la S. N. E. C. M. A. des commandes pour le traitement thermique des métaux. L'usine faisait ces traitements thermiques à 15 francs moins cher par kilogramme que l'industrie privée parisienne. Ce travail rapportait à la S. N. E. C. M. A. C'est pourquoi M. Devaulchier a été poliment licencié. Poliment, comme vous le faites toujours, monsieur Pleven. Ce travail a été arrêté. Comme motif vous avez invoqué l'article 4 de la loi du 2 août 1949, qui interdit la reconversion.

Vous vous servez de la loi pour interdire la reconversion même quand, dans les usines nationalisées, on fabrique à meilleur marché que ne le font les patrons, mais vous n'appliquez pas la loi quand il s'agit des licenciements. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

La S. N. E. C. M. A. a cédé aux établissements privés Gaillard, à Bagneux, la licence de fabrication et d'étude pour la France d'une machine à superfinir, c'est-à-dire à polir les surfaces. Cette fabrication eût rapporté à la S. N. E. C. M. A. Pourquoi avez-vous obligé celle-ci à en céder la licence ? Toujours en invoquant l'article 4 de la loi du 2 août 1949 contre la reconversion.

Ainsi, votre lock-out est un coup porté délibérément aux travailleurs mais c'est plus: c'est un coup direct à l'avenir même de notre pays.

La fermeture de l'usine Kellermann, c'est un pas de plus vers la liquidation progressive de toutes les usines nationalisées. C'est un fait que vous supprimez l'industrie aéronautique en France. C'est un fait que vous voulez liquider l'avenir même de l'industrie.

Vous rouvrez provisoirement le centre d'apprentissage que vous aviez décidé de fermer à Kellermann. Mais vous supprimez le concours en 1950. Par conséquent, vous voulez étouffer ce centre. C'était la dernière des six écoles de la S. N. E. C. M. A. C'est clair, vous voulez liquider l'aviation et, dès lors, vous n'avez plus besoin d'ouvriers qualifiés. C'est pourquoi vous fermez les centres d'apprentissage. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Vous agissez ainsi partout. Vous le faites dans les arsenaux de la guerre et de la marine. Il ne faut plus d'ouvriers qualifiés; il ne faut que des manœuvres et de la chair à canon pour votre guerre. Voilà ce que vous voulez! (*Nouveaux applaudissements sur les mêmes bancs.*)

Mais quelle est votre politique ? Ce n'est pas moi qui le dirai; c'est un homme qui nous a combattus violemment, ici et au Sénat. C'est M. Pellenc. Ce sénateur a écrit que la politique du Gouvernement est une politique de liquidation des industries françaises. Elle rappelle exactement, a-t-il dit, les plans qui furent ceux des impérialistes fascistes allemands et des gouvernements collaborateurs, au début de l'occupation: anéantir, extirper l'industrie française.

Si les fascistes allemands ne l'ont pas fait, c'est parce qu'ils avaient encore besoin des usines françaises pour leur guerre. Mais c'était leur but. Tout le monde sait que cette politique a fait l'objet des discours répétés du vieux traître Pétain; c'était de cela qu'il s'agissait lorsqu'il sortait son histoire de retour à la terre et de fermeture de l'école polytechnique!

Vous reprenez la même politique. Personne n'ignore qu'un pays sans industrie tombe sous la dépendance complète des pays industriels. Dépendance économique, donc dépendance politique.

Vous reprenez exactement la politique de Pétain du temps de l'occupation et, pour cela, il vous faut les mêmes hommes.

Je citerai l'exemple de l'école d'apprentissage de Kellermann.

M. Garçonnet, professeur de français, titulaire de la médaille de la résistance, a été licencié. Qui l'a remplacé ? M. Leluc, professeur, condamné à cinq ans d'indignité nationale. (*Exclamations et applaudissements à l'extrême gauche.*)

Tout à l'heure, je citais les noms de quelques-uns des nombreux travailleurs, décorés pour faits de résistance, que vous avez licenciés. Mais vous venez de porter au grade de commandeur de la Légion d'honneur M. Ramas, administrateur de Gnôme et Rhône sous l'occupation et qui devrait être au bagne comme collaborateur. (*Vifs applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Marcel Dassault, qui n'appartient pas à la S. N. E. C. M. A., lui — et je suppose, monsieur le ministre, que vous ne direz pas qu'il est communiste — a envoyé la lettre suivante à ses ouvriers et employés, le 23 février 1950:

« J'ai l'avantage de vous faire savoir que mon état de santé ne me permet plus d'assumer les fonctions de gérant-directeur général de la société Boulogne-Avions Marcel Dassault.

« En conséquence, je me vois dans la nécessité d'abandonner ces fonctions qui seront désormais assurées par le colonel Lerévérend, qui a déjà occupé ce même poste à l'usine de Saint-Cloud au temps où j'étais déporté à Buchenwald. »

Voilà votre politique, et vous la pratiquez partout! Vous reprenez les collaborateurs pour pratiquer la même politique de destruction de l'industrie française.

M. Marc Dupuy. C'est ce que l'on a fait à Bordeaux.

M. André Marty. Cela se traduit, pour Argenteuil, par la fermeture de l'usine de tracteurs, conséquence de l'application du plan Marshall, et par la fermeture de l'usine Kellermann motivée par l'application du pacte de l'Atlantique, ce que je vais sous démontrer.

En d'autres termes, quand les ouvriers de Kellermann ont défendu leur pain en occupant l'usine, comme c'était leur droit et leur devoir, ils ont défendu en même temps les intérêts du pays, c'est-à-dire la paix. En voulant travailler pour des biens d'équipement, ils sont allés plus loin: ils ont été de grands patriotes en s'efforçant de maintenir au service de la France des usines dont nous avons besoin pour rebâtir notre pays. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Et puisque vous reprenez, avec les mêmes hommes, la même politique que sous l'occupation: liquider l'industrie française, nous posons la question: au bénéfice de qui pratiquez-vous cette politique ?

Ce n'est pas nous qui répondrons, c'est M. Saulnier, constructeur d'avions, capitaliste, qui a déclaré le 2 avril 1949 dans une conférence de presse, au salon de l'aviation:

« Notre Gouvernement, notre ministère de l'air et notre état-major veulent abdiquer... Vous aurez demain, à Paris, la visite... du général Spaats. Il vient en Europe pour faire adopter par tous les pays le principe que la construction aéronautique et l'industrie de l'aviation seront purement américaines. Petit à petit, cette abdication relèguera la France au rang de l'Iran, de l'Afghanistan et du Libéria. »

Voilà pourquoi on veut détruire l'industrie aéronautique française.

M. Marcel Cachin. Voilà la trahison de la France!

M. André Marty. Ce n'est pas nous qui le disons, c'est M. Saulnier. C'est la raison essentielle pour laquelle vous liquidez la S. N. E. C. M. A. et jetez à la rue des ouvriers hautement qualifiés et des ingénieurs remarquables. Voilà pourquoi vous utilisez les violences les plus brutales et les chiens policiers.

Vous achetez des avions en Amérique pour les envoyer en Tunisie, à la base de Karouba; vous en avez envoyé quelques-uns à Palyvestres

On a pu lire dans *le Monde* du 16 avril:

« Ce matin... » — c'est-à-dire le 15 avril — « ...à dix heures, dans la cour de la mairie de Gentilly, des délégués de la C. G. T., de F. O. et de la C. F. T. C. ont successivement pris la parole...

« Le représentant de la C. G. T... » — qui n'est pas communiste — « ...a déclaré: « Ce sont les mêmes C. R. S. que l'on avait chargés, d'une part, de faciliter... » — à Cherbourg — « ...l'entrée d'un matériel de guerre étranger et, d'autre part, de chasser les ouvriers de leurs usines. »

Il a raison, cet ouvrier qualifié. Et nous avions raison, nous, de mettre en garde les ouvriers et techniciens contre votre politique.

Certains disaient que l'on pourrait construire des avions de guerre. Nous répondions qu'il n'en serait rien, le pacte de l'Atlantique l'interdisant.

MM. les fournisseurs de guerre américains tiennent à leurs bénéfices; MM. les impérialistes américains vous tiennent dans leurs griffes. Vous êtes obligés d'en passer par leur volonté. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le ministre de la défense nationale sourit...

M. le ministre de la défense nationale. C'est un roman feuilleton très intéressant!

M. André Marty. Vraiment! C'est du roman feuilleton ? Alors demandez à votre ami, le général Omar Bradley, de reviser ses déclarations. Il a dit et répété: « C'est nous qui fournissons le matériel. Pour l'instant et pendant de nombreuses années, les Français donneront l'infanterie. »

Je vais plus loin. A Villaroche, au moment où vous chassez le personnel français, chaque jour il arrive des ingénieurs d'outre-Rhin, comme cet Allemand M. Borsdorff, lieutenant-colonel de la Luftwaffe, criminel de guerre, assassin d'enfants, qui a un pavillon magnifique à Villecresnes, tandis que les travailleurs français cherchent des logements et vivent dans des baraques.

Vous allez faire travailler sur l'Atar, sous les ordres d'ingénieurs allemands, des travailleurs français que vous avez chassés de leur travail à la S. N. E. C. M. A.

Vous avez fait imprimer à l'avance, contre ces ouvriers et ingénieurs, des ordres de réquisition de personnel pour les obliger à travailler sous la direction des nazis. Vous rétablissez le S. T. O. de Laval, avec cette différence que celui-ci obligeait les travailleurs français à travailler en Allemagne contre la France, tandis que vous obligez les travailleurs français à travailler en France contre la France sous la direction des nazis. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

D'ailleurs, cela figure dans des journaux officiels. On y peut lire: « La réorganisation en cours de la S. N. E. C. M. A. comporte l'intégration du groupe O... » — le groupe O c'est le groupe Oestrich des techniciens allemands — avec situation dominante pour Oestrich.

En effet, le groupe O intégré à la S. N. E. C. M. A. recevra au moins 55 millions de francs par mois uniquement pour pousser l'étude de l'Atar, alors qu'au contraire les crédits des services français existants de la direction technique sont ramenés de 209 à 100 millions de francs par mois: c'est l'arrêt des études de moteurs à piston, la réduction des deux tiers du personnel d'études du turbo-propulseur T. B. 1000; ces services sont mis sous les ordres des ingénieurs allemands.

Le *Monde* — c'est votre journal officieux — annonce, le 23 avril, que « l'objectif des pouvoirs publics » est d'obtenir « à plus ou moins longue échéance une « osmose » des deux équipes ».

« Osmose », c'est-à-dire interpénétration, fusion. Voilà le charabia qu'on emploie. On use de termes de physique pour que les travailleurs n'y comprennent rien. Cela veut dire fusion du groupe O, allemand, dont les crédits sont augmentés, et du groupe d'études français dont les crédits sont diminués, les ingénieurs français se trouvant sous les ordres des ingénieurs allemands et n'ayant même pas le droit de savoir ce qu'ils fabriquent.

Il y a quand même un contrôle, c'est vrai. Par exemple, nous avons publié, le 9 mars, une lettre du 26 février provenant de la direction technique de l'aéronautique, adressée au 2e bureau de l'état-major général et autorisant, sur la demande du 2e bureau, le colonel Ralf D. Cape et le commandant Kent K. Parrot, adjoints techniques de l'attaché de l'air des Etats-Unis à Paris, à visiter en détail le réacteur Atar.

Après cela, vous viendrez nous parler des secrets de la défense nationale, n'est-ce pas, monsieur Pleven ? (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Vous dites qu'avec ce réacteur Atar l'on va continuer les études des prototypes. Charles Tillon et moi-même avons écrit à tout le personnel de la S.N.E.C.M.A.-Kellermann, le 14 janvier, que l'on procédera à des études de prototypes jusqu'à leur achèvement, mais que la construction en série ne sera pas faite en France, de même que pour le matériel téléphonique, comme pour tout le matériel de guerre.

Le journal *Le Figaro* du 5 février rappelait en particulier que les usines fabriquant des prototypes, comme Panhard, Delahaye, celles des Batignolles, de Nantes, les Forges et chantiers de la Méditerranée, à la Seyne, etc., n'auraient plus de travail et, en fait, ne sortiraient pas ces prototypes.

D'ailleurs, en voici une autre preuve:

Dans une lettre adressée le 26 février 1950 à M. le ministre de la défense nationale par le général attaché de l'air près de l'ambassade de France aux Etats-Unis, cet officier nous apprend ce qui suit:

« A l'occasion de la présentation en vol de l'avion Fouga-Cyclone aux fêtes de l'aviation de Miami, le 15 janvier, M. Szydlowski... » — naturalisé français — « ... président de la société Turboméca, s'est rendu aux Etats-Unis.

« M. Szydlowski a pris contact avec le « Bureau of aeronautics » de la marine américaine, grâce à une lettre d'introduction de M. Ide, représentant de N.A.C.A., à Paris.

« D'après M. Szydlowski, la marine américaine a manifesté un grand intérêt à l'égard de son moteur à turbine à gaz de 160 chevaux et aurait l'intention d'en acheter deux ou trois exemplaires en vue de leur faire subir des essais d'utilisation.

« M. Szydlowski a demandé de le mettre en contact avec l'U. S. A. F. et j'ai pu aussitôt lui arranger un rendez-vous...

« M. Szydlowski espérait pouvoir fabriquer et vendre aux Etats-Unis, compte tenu de votre accord, les machines dont ce pays pourrait avoir besoin; mais il ressort des déclarations des représentants de l'U. S. A. F. que cette solution a peu de chances d'aboutir et que le gouvernement américain ne veut obtenir que le droit de faire fabriquer, sous licence, sur son territoire... »

L'officier ajoute qu'il est d'accord avec le gouvernement américain sur ce point.

Voilà donc un industriel français qui, naturellement, n'est pas communiste, qui fabrique un nouveau moteur, qui veut avoir des commandes des Etats-Unis, et votre attaché de l'air lui dit: Non, préparez le prototype et, quand il sera prêt, les Américains le prendront et fabriqueront chez eux le moteur en série.

Cela donne une haute idée du patriotisme de certains officiers de l'air depuis que Charles Tillon a été chassé. Sans doute avez-vous engagé quelques collaborateurs dans ce service, absolument comme à Villaroche.

Voilà où nous en sommes; voilà qui permet de dire aux travailleurs: méfiez-vous, ne fabriquez pas de prototypes, car c'est pour vous le chômage certain.

C'est aussi une besogne dirigée contre l'intérêt des travailleurs, c'est une besogne de guerre dans laquelle on veut nous jeter, nous Français, d'une guerre pour des intérêts qui ne sont pas les nôtres.

Je résume la raison essentielle et capitale de la fermeture de l'usine Kellermann, qui s'ajoute à celle d'Argenteuil: Argenteuil, c'est le plan Marshall; Kellermann, c'est le pacte Atlantique. Vous êtes liés par ce que vous avez signé, par ce qu'ils appellent la standardisation des armements, ce qui veut dire l'unification des armements.

Pourquoi fabriquer des Atar ? Le Gouvernement développe dans le Sud algérien des bases de lancement, je ne dirai pas de V2, car le V2 est périmé, mais de super V2. Il les aménage à Colomb-Béchar. Il évacue en Tunisie la base aéronavale de Hourtin. C'est en Tunisie d'ailleurs qu'il a fait débarquer la majeure partie du matériel américain.

Que fait donc le Gouvernement ? Il n'a plus confiance dans le peuple de France. Il sait qu'il n'est que provisoire, que le peuple gagnera, que rien ne l'empêchera de gagner. Et le Gouvernement prépare la guerre contre la France. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Et, pour continuer à tromper, vous vous décidez à nous présenter après coup un programme de cinq ans.

Que vaudra ce programme de cinq ans ? Ce que valent toutes les promesses que vous faites depuis deux ans et demi et ce que valaient les déclarations de M. Maroselli évoquant le fameux « creux » de 1950; votre programme c'est la fin de l'industrie aéronautique: un ingénieur de Polytechnique jeté à la rue sans travail, comme ses camarades, et des ouvriers qualifiés privés de pain. C'est ainsi, comme je le disais tout à l'heure, que vous proposez ce choix: ou bien le S. T. O., ou bien « se faire trouer la paillasse » en Indochine pour les intérêts américains.

Voilà vos plans! Demain on rasera gratis! Voilà votre politique et ce que vous faites répéter par vos mouchards dans toutes les usines d'aviation.

Vous conserverez provisoirement quelques ateliers en fonctionnement pour faire effectuer des réparations, afin de morceler les travailleurs, pour ne pas vous heurter au bloc des ouvriers et ingénieurs de l'aviation, unis à tous les autres travailleurs menacés comme eux.

C'est pourquoi nous approuvons ici les travailleurs manuels et intellectuels de se défendre.

L'action qu'ils ont menée leur a été imposée par la férocité implacable du gouvernement Bidault-Pleven.

Ils l'ont dit et répété. Les travailleurs savent bien que vous allez en rappeler quelques-uns, comme au compte-goutte, pour des travaux urgents et pour déménager des machines, comme vous avez commencé déjà à le faire, sans dire d'ailleurs où vous allez les transférer. Mais ils comprennent très bien qu'aussitôt ces travaux finis ceux qui auront été rappelés seront à leur tour impitoyablement jetés à la rue.

C'est pourquoi ils se défendent. C'est pourquoi ils ont constitué quarante-deux comités de défense rien que dans la région parisienne. Ils ne sont pas décidés à se laisser étrangler en silence et à battre le pavé d'usine en usine, de bureau d'embauche en bureau d'embauche, inscrits sur les nouvelles listes noires. Ils ont raison lorsqu'ils demandent du travail de la seule manière possible, du travail pour la paix, pour rebâtir notre pays.

Ce n'est pas eux seulement qui le disent. Voilà la résolution votée le 19 avril par le cadre des ingénieurs lock-outés de la S. N. E. C. M. A., appartenant à la C. G. T., à la C. F. T. C., à la fédération des techniciens inorganisés, résolution qui a été votée à l'unanimité:

Ces cadres et ingénieurs:

« 1° S'élèvent contre la mesure prise par la direction de la S. N. E. C. M. A. privant près de 6.000 salariés de leur emploi au mépris des droits inscrits dans la Constitution, et en appellent à l'opinion publique pour juger comme elle le mérite une telle décision;

« 2° Considèrent que la décision de lock-out était préméditée;

« 3° Considèrent que la mesure de lock-out prise à la S. N. E. C. M. A. rentre dans le cadre d'une politique qui tend à liquider l'industrie aéronautique française, donc à étendre le chômage et la misère parmi les travailleurs de toutes catégories;

« 4° Protestent contre les procédés employés par les forces de police pour occuper, dans la nuit du 14 avril 1950, les usines de la S. N. E. C. M. A.-Kellermann;

« 5° Réclament la réouverture immédiate de la S. N. E. C. M. A. et le plein emploi de tout le personnel: ouvriers, employés, techniciens, cadres et ingénieurs, et affirment leur volonté de poursuivre l'action entreprise dans l'unité la plus complète;

« 6° Réclament dans une mesure d'apaisement la levée de toutes sanctions prises à l'occasion du conflit;

« 7° Déclinent toute responsabilité en ce qui concerne les déprédations du matériel d'installation et de documents qui pourraient résulter de l'occupation de l'usine par la police ».

Cette motion a été votée à l'unanimité. Ce sont les ingénieurs de toutes tendances, monsieur le ministre, qui l'on votée. Vous comprenez que, dans tout le pays, l'indignation et l'émotion sont considérables.

Dans le 13e arrondissement, un comité de soutien s'est constitué, avec le conseil communal des combattants de la paix, le comité intersyndical de la C. G. T., les sections du parti communiste français, le mouvement populaire des familles, les paroisses Sainte-Anne, Saint-Hippolyte, Notre-Dame de la Gare et Saint-Marcel, ainsi qu'avec une dizaine d'autres organisations contre votre politique de famine et de guerre.

Il y a unanimité totale de la population contre vous.

Voilà pourquoi tous les commerçants de Paris sont avec la S. N. E. C. M. A. Voilà pourquoi, le jour de la manifestation, un touriste belge, apprenant de quoi il s'agissait, a donné tout de suite 100 francs belges, une commerçante a donné 1.000 francs, une vieille une journée de travail, les postiers 50.000 francs. Voilà pourquoi un ouvrier de la S. N. E. C. M. A. en bleu de travail est allé prendre la parole au Collège de France. Les savants, les travailleurs du Collège de France ont aussitôt effectué le versement d'une somme de 30.000 francs.

Les ouvriers sont solidaires de Joliot-Curie et les savants français sont solidaires des ouvriers que vous chassez de la S. N. E. C. M. A. (*Vifs applaudissements à l'extrême gauche.*)

En conclusion, nous portons ici les revendications des travailleurs manuels et intellectuels de la S. N. E. C. M. A. Que demandent-ils ? Du travail pour équiper le pays, c'est-à-dire du travail pour la paix.

Tout est à reconstruire et à équiper. Pour y parvenir: reconversion. C'est l'intérêt des travailleurs, c'est l'intérêt de la France et c'est l'intérêt de la paix.

Nous en renouvelons la demande sous la forme d'une proposition de loi que nous avons déposée; nous demandons à l'Assemblée de vouloir bien examiner, sans nouveau délai, cette proposition de loi que nous avons déposée le 31 décembre dernier, annulant tous les licenciements et décidant le principe d'un programme de fabrications de paix.

D'autre part, nous demandons, par un ordre du jour dont je vais donner lecture, l'annulation de tous les licenciements avec effet rétroactif. Nous sommes ainsi fidèles à la résolution votée par le Conseil économique, qui a demandé lui aussi l'annulation des licenciements.

Les lock-outés déclarent: Le Gouvernement nous a chassés de notre travail; il nous doit le temps perdu.

Que réclament-ils ? Ils demandent, monsieur Pleven, que le Gouvernement applique la loi. Et que dit la loi ? Lorsqu'un ouvrier lock-outé perd son travail, vous lui devez 75 p. 100 du salaire perdu du fait du lock-out. Voilà ce que réclament les travailleurs et ils ont raison.

Nous avons donc déposé ce matin sur le bureau de l'Assemblée nationale une proposition de loi dont l'article unique est ainsi conçu:

« Chaque membre du personnel de la S. N. E. C. M. A. sans travail depuis le 15 avril par suite de la fermeture de l'usine Kellermann et de ses annexes, y compris les travailleurs qui ont reçu notification de leur licenciement, percevra toutes les deux semaines, jusqu'à la date de reprise de son travail à la S. N. E. C. M. A., une indemnité égale aux trois quarts du salaire moyen qu'il percevait par quinzaine du 1er janvier au 1er avril, primes et indemnités comprises. »

C'est la stricte justice et la loi.

Dans le même ordre d'idées et pour concrétiser la volonté de l'Assemblée, nous avons l'honneur, au nom du groupe communiste, de proposer l'ordre du jour suivant pour clore ce débat:

« L'Assemblée nationale,

« Faisant siennes les conclusions du Conseil économique en date du 26 avril 1950, relatives aux licenciements récents prononcés à la S. N. E. C. M. A.,

« Invite le Gouvernement à annuler ces licenciements et à n'en prononcer aucun autre de même nature tant que ne sera pas intervenue la loi de programme;

« Et, repoussant toute addition,

« Passe à l'ordre du jour. »

Nous avons l'honneur de déposer sur le bureau de l'Assemblée nationale cet ordre du jour pour lequel nous demandons un scrutin public. (*Applaudissements prolongés à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Ballanger pour développer son interpellation. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Robert Ballanger. Mesdames, messieurs, voici enfin que viennent en discussion, avec des mois de retard, les interpellations sur les mesures de fermeture de l'usine d'Argenteuil de la S. N. E. C. M. A. prises par le Gouvernement le 29 juillet 1949.

Je constate, d'ailleurs, que ce problème ne doit guère intéresser les parlementaires de la majorité, si l'on en juge par le nombre très restreint d'entre eux présents aujourd'hui en séance. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Henri Bouret. Votre groupe n'a lui-même qu'un tiers de son effectif présent.

M. Robert Ballanger. Ces mesures, rappelons-le, ont abouti à jeter à la rue, au chômage, à la misère, 3.500 ouvriers, membres des cadres et techniciens.

Elles ont privé le pays d'une usine d'une capacité industrielle très importante. Elles ont coûté jusqu'à présent, en indemnités diverses — déménagement des installations, expéditions à Villaroche, frais d'entretien — 1.500 millions environ, ainsi qu'en fait foi la lettre du 15 septembre 1949 de la direction générale de la S. N. E. C. M. A. au ministre.

Encore n'est-il pas tenu compte, dans ce chiffre, des millions dépensés pour payer les C. R. S. qui ont occupé l'usine durant des mois, cependant que rouillent les machines et se dégradent les installations. Le commerce local a été sérieusement touché: à Argenteuil seulement, 500 millions de francs par an sont ainsi soustraits à l'activité commerciale.

Voilà le bilan, dans une seule ville, de votre politique de liquidation des entreprises françaises nationalisées de l'aéronautique et de leurs activités de reconversion!

Messieurs du Gouvernement, il faudrait avoir le temps de reprendre une à une toutes vos déclarations au sujet des entreprises aéronautiques. Vous avez constamment travesti la vérité, tenté de faire croire que vous vouliez réorganiser, alors que votre seul but était de servir vos maîtres en liquidant purement et simplement ces entreprises.

Mais maintenant, la vérité est éclatante, même pour les plus incrédules: vous tuez délibérément l'industrie française aéronautique et ses activités de reconversion.

Je veux prendre comme exemple l'usine d'Argenteuil. Vous l'avez fermée en août dernier, profitant, d'ailleurs, des congés annuels du personnel, car vous saviez bien que les travailleurs se seraient levés tous ensemble contre votre décision, que par leur combativité ils avaient d'ailleurs fait ajourner pendant toute une année.

Vous avez licencié 3.500 travailleurs, des ouvriers hautement qualifiés, des membres des cadres, des techniciens de grande valeur. L'usine d'Argenteuil fabriquait notamment des tracteurs Sift de 40 CV Diesel.

Vous et votre majorité, acharnés à décrier, à calomnier tout ce qui est français, prétendiez qu'ils étaient invendables. Or, au moment même où M. Ramadier prenait cette mesure, un marché de 500 tracteurs était passé par l'Australie; l'Argentine avait passé une commande de 2.000 tracteurs et une commande de 5.000 devait suivre. L'Uruguay était sur le point d'en commander 300. Les Indes étaient grandement intéressées par notre matériel.

Le tracteur Sift, par ses qualités et malgré vos campagnes de discrédit systématique, s'était conquis une place de choix sur le marché mondial. La commission brésilienne de réception de ces tracteurs estimait, au début de 1949, que le tracteur Sift était le meilleur tracteur à roues existant sur le marché mondial, et cela malgré des conditions d'homologation extrêmement difficiles.

Par conséquent, il existait de très larges possibilités d'exportation, sans parler des possibilités d'écoulement offertes par le marché intérieur français. Seulement, ces performances, cette qualité du matériel français inquiétaient les constructeurs américains et, en particulier, ceux de l'*International Harvester*, construisant le tracteur W D 9 vendu à l'exportation 200.000 francs plus cher que le tracteur Sift.

Il fallait éliminer ce concurrent dangereux; c'était la volonté des capitalistes américains. L'ordre est venu et vous l'avez exécuté. Immédiatement vous avez fermé la S. N. E. C. M. A. d'Argenteuil, sans souci des intérêts des travailleurs et de ceux du pays, qui sont inséparables.

Vous aviez agi de même avec le tracteur Percheron, fabriqué sous licence allemande Benz, qui fut cédée à la France au titre des réparations. Mais la France ne fabrique plus le tracteur Percheron. Vous avez fermé l'usine et rendu la licence à vos amis et alliés, les industriels nazis de l'Allemagne de l'Ouest. Leurs tracteurs commencent maintenant à envahir le marché français.

Mais les maîtres américains sont gourmands; ils veulent toujours davantage. Il reste une grande usine française fabriquant en grande série un tracteur français de qualité, le M. A. P., et vous multipliez vos efforts pour la fermer. Si vous n'aviez pas rencontré la résistance des ouvriers de cette usine, ce serait déjà chose faite.

Pendant que vous fermez les usines françaises et que vous réduisez leurs ouvriers au chômage, vous ouvrez largement la porte aux tracteurs étrangers.

M. Pflimlin, votre ex-ministre de l'agriculture, a déclaré, le 12 septembre 1949, à Castres, que 51.000 tracteurs avaient été importés à la date du 12 septembre 1949; sur ces 51.000 tracteurs, 10.070 provenaient de l'Angleterre et 34.848 provenaient des Etats-Unis d'Amérique. Ce sont là les chiffres officiels communiqués par les services ministériels eux-mêmes.

A la suite de la visite faite par vingt-huit experts agricoles français en Amérique, avec M. Ratineau, vous vous apprêtez maintenant à importer 58.000 tracteurs, au cours des années 1950, 1951 et 1952. 58.000 tracteurs américains vont être importés dans les années qui viennent et vous fermez les usines françaises capables de construire ces tracteurs, d'en construire de meilleurs, et vous jetez à la rue des milliers d'ouvriers.

Vous avez également tenté — il vous faudra en parler — de céder la fabrication des tracteurs Sift à une entreprise étrangère, l'entreprise suisse Vevey, dépendant du trust Electro-Watt, à capitaux allemands et américains. Vous proposiez même d'avancer des capitaux à cette société.

Ces capitaux, que vous refusiez pour faire vivre les entreprises nationalisées, vous les proposiez aux entreprises étrangères. Les négociations sont allées très loin et, à ce sujet, il sera bon de savoir aussi quel a été le rôle exact de

M. Ramadier dans ces discussions avec cette société suisse, représentée en France par un des anciens amis politiques de M. Ramadier, M. Eugène Frot, collaborateur et ancien néo-socialiste.

En particulier, il faudrait savoir pourquoi ces propositions de vente ont été présentées aussitôt après la fermeture de l'entreprise, c'est-à-dire après des mesures qui en diminuaient la valeur et permettaient de la céder à vil prix à des capitalistes étrangers.

Voilà, pour un des secteurs de l'industrie française, résumés dans le peu de mots que permet ce débat que vous avez volontairement étriqué, les résultats de la marshallisation de la France, contre laquelle s'élevait, dès le mois de juillet 1947, notre parti communiste et dont Maurice Thorez caractérisait ainsi les conséquences, dans son rapport au comité central, le 29 octobre 1947:

« Les Américains, disait le secrétaire général de notre parti, veulent ou bien liquider certaines de nos activités industrielles, ou bien s'en assurer le contrôle et le profit. C'est ainsi que Ford s'est installé à Poissy et que, avec la General Motors, il voudrait mettre la main sur notre production automobile.

« Le trust américain Thomson-Alsthom est le maître de notre production électromécanique et téléphonique, en liaison avec l'International Telephone and Telegraph, autre trust américain.

« Les banques américaines ont d'importantes participations dans de nombreuses entreprises françaises; il en est de même dans les territoires d'outre-mer où les Américains dominent dans les sociétés, en Guinée comme au Togo, à la Guyane comme à Madagascar.

« L'aviation française est sacrifiée. Contrairement aux affirmations calomnieuses et intéressées de la réaction, toutes les sociétés nationales de construction aéronautique, sauf une, ont un bilan bénéficiaire. C'est le Gouvernement qui les met en difficulté en ne payant pas les neuf milliards qu'il leur doit. » (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Tout cela est vérifié dans les faits. Personne ne peut plus nier que nous avions encore une fois raison. Et vous voulez continuer!

Vos perspectives immédiates sont claires: après l'usine de la S. N. E. C. M. A.-Kellerman, vous vous apprêtez à liquider celle de Gennevilliers, où vous avez déjà licencié 180 travailleurs et vous annoncez un prochain train de 260 licenciements.

La liquidation de Villaroche est déjà commencée: 350 travailleurs sur 600 y ont été licenciés. D'ailleurs, comme le rappelait tout à l'heure notre camarade André Marty, vous avez pris soin de licencier par priorité les militants de la C. G. T., les anciens déportés, les résistants, sans doute au nom de la dépolitisation de l'entreprise.

Il faut dire, pour être juste, que vous avez été considérablement aidé dans cette besogne par les élus du R. P. F. et du P. R. L. qui ont mené, en Seine-et-Marne, une violente campagne pour la fermeture de l'usine de Villaroche, ce qui éclaire, s'il en était encore besoin, la collusion du R. P. F. et du Gouvernement, la démagogie de certains élus du R. P. F. qui ont le front d'assurer aux travailleurs, comme le font dans notre département de Seine-et-Oise les sénateurs Loison et Diethelm, qu'ils sont contre la fermeture de usines nationalisées, alors que, dans les faits, dans leurs votes, ils sont avec vous pour la liquidation de l'industrie française et singulièrement de l'industrie nationalisée de l'aéronautique. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Ainsi, vous avez liquidé l'industrie aéronautique, l'industrie des tracteurs, les fabrications de paix des usines nationalisées. Sur quels secteurs allez-vous maintenant porter vos coups que commandent vos maîtres? Est-ce sur l'automobile? Est-ce sur une autre branche?

Le chômage grandit dans le pays. Vos chiffres officiels, cependant truqués, sont obligés d'enregistrer cet accroissement du chômage. Il me souvient que l'année dernière, au cours d'un débat sur ce que vous appeliez par euphémisme « la réorganisation de la S. N. E. C. M. A. », M. Pleven déclarait qu'il frappait d'abord l'industrie aéronautique de la région parisienne, parce que le reclassement et le réemploi des travailleurs y seraient plus faciles.

Mais, là encore, les chiffres parlent. Il y a, dans la région parisienne, plus de 70.000 chômeurs. A Argenteuil, ville de 55.000 habitants, il y a 1.200 chômeurs secourus et 2.500 demandes d'emploi non satisfaites. A Bezons, il y a 650 chômeurs secourus et plus de 1.000 travailleurs qui ne peuvent pas trouver de travail.

Quant au reclassement, parlons-en! Voici un exemple entre cinquante: vous avez offert, à titre de reclassement, à un chef d'atelier de la S. N. E. C. M. A. d'Argenteuil hautement qualifié, une place de manutentionnaire dans un studio de cinéma de Saint-Cloud! (*Exclamations à l'extrême gauche.*)

Les travailleurs ont compris votre politique. Plus un seul d'entre eux ne croit un mot de ce que disent votre gouvernement, sa radio et sa presse à gages. Les faits sont là. Ils parlent clair, ils vous accusent.

Vous ne pouvez pas vous justifier par de nouvelles déclarations mensongères, par de nouvelles promesses, par je ne sais quels plans de prétendue réorganisation qui n'auraient en fait pour résultat que de liquider plus promptement encore notre industrie.

Vous avez frappé les entreprises nationalisées de l'aéronautique et leurs activités de reconversion les unes après les autres. Mais les travailleurs connaissent vos plans et savent par expérience qu'il s'agit de l'entreprise de désindustrialisation de la France qui s'inscrit dans votre politique d'asservissement et de préparation à la guerre.

Les travailleurs unis continueront à se battre pour défendre leur droit à la vie, pour défendre leur travail, et nous sommes à leurs côtés dans leur bataille, contre vos plans de liquidation, contre vos plans de chômage et de misère.

Mais les travailleurs savent qu'il n'y a qu'un seul vrai moyen d'en sortir: c'est de vous chasser et de vous remplacer par un gouvernement d'union démocratique (*Applaudissements à l'extrême gauche*), appliquant le programme de salut national et de relèvement économique adopté par le douzième congrès du parti communiste français. (*Applaudissements à l'extrême gauche*).

M. le président. La parole est à M. Mouton, pour développer son interpellation. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Adrien Mouton. Mesdames, messieurs, le 30 janvier 1950, des forces policières envoyées par le préfet socialiste des Bouches-du-Rhône, M. Baylot, envahissaient l'usine de la S. N. C. A. S. E. à Marignane, matraquaient le personnel, faisant dix blessés; et les gardes mobiles, ayant chassé les ouvriers de l'usine, l'occupaient ensuite.

Comment se sont produits ces événements et quelle en est la raison?

Le 10 janvier 1950, le personnel de la S. N. C. A. S. E., réuni en assemblée générale, constatait que le chômage sévissait dans la métallurgie pendant que des heures supplémentaires étaient exigées par la direction. Ces heures supplémentaires servaient à accomplir un travail contraire au désir de paix des travailleurs, qui s'élevaient contre la fabrication des Vampires, qu'on leur imposait.

La résolution adoptée à l'unanimité réclamait la suppression des heures supplémentaires, le salaire minimum garanti, pour quarante heures de travail, la prime de 3.000 francs par mois et pour tous, la cessation de la guerre en Indochine. Cette résolution fut remise à la direction par les délégués du personnel. Un représentant de la C. F. T. C. faisait partie de la délégation.

En application de cette résolution, le personnel décida de ne plus effectuer d'heures supplémentaires. Mais la direction intervint auprès de la préfecture en vue d'obtenir des réquisitions pour contraindre les ouvriers à s'y soumettre, alors qu'il y a 20.000 chômeurs dans le département des Bouches-du-Rhône. L'inspecteur du travail, à qui la direction s'était adressée, avait refusé cette dérogation, « le chômage étant, disait-il justement, trop important dans le département ».

Aucune loi ne permettant de justifier ces réquisitions, le directeur se rendit à Paris où il obtient du ministre du travail une dérogation contraignant cent cinquante ouvriers à effectuer 54 heures de travail par semaine. Par un biais, en établissant un roulement, le directeur se proposait de contraindre tous les ouvriers à effectuer les heures supplémentaires. Il adressa des lettres à quarante-huit d'entre eux, leur indiquant qu'ils seraient licenciés s'ils refusaient. Le personnel tint alors une assemblée générale où la résolution suivante, proposée par les syndicats C. G. T. et C. F. T. C., fut votée à l'unanimité par les travailleurs:

« Le personnel, réuni en assemblée générale le 24 janvier 1950, proteste énergiquement contre l'envoi de lettres de menaces à ceux refusant d'effectuer des heures supplémentaires.

« Il condamne de tels procédés qui sont une entrave à la liberté du travail.

« Il estime que le ministère du travail et notre direction se doivent de répondre favorablement aux revendications posées tendant à la revalorisation du pouvoir d'achat.

« Il estime devoir rester fidèle à la décision prise le 10 janvier qui a été sanctionnée par une résolution votée à l'unanimité.

« Il considère devoir se solidariser toujours plus avec l'action qui est menée par les chômeurs qui revendiquent leur droit au travail et les camarades qui chaque jour sont licenciés dans les usines aéronautiques.

« Se déclare d'accord avec les organisations syndicales et décide d'accompagner la délégation qui devra rapporter ces lettres à la direction, les considérant comme nulles. »

Ce qui fut fait.

Le 30 janvier, les ouvriers tinrent une nouvelle assemblée générale à la cantine. Ils furent informés que les délégués seraient reçus par le directeur; mais ces délégués, s'étant rendus au bureau directorial, ne trouvèrent que le sous-directeur qui se mit en communication téléphonique avec son chef.

Les ouvriers avaient accompagné leurs délégués et attendaient devant le pavillon de la direction le résultat de l'entrevue.

Le directeur, informé, prétendit alors qu'il ne discuterait que si les ouvriers reprenaient le travail. Ceux-ci, informés de l'exigence patronale, furent unanimes à décider de ne reprendre le travail qu'après avoir pris connaissance des décisions du directeur sur leurs revendications; mais le directeur s'obstina dans son refus.

A quatorze heures trente, alors que tout était calme dans l'usine, quatre cents C. R. S. envahirent la S. N. C. A. S. E. et, sans aucun motif, chargèrent les travailleurs. Dix ouvriers furent blessés au cours de ces charges policières. Pour cette expédition, on avait mobilisé vingt camions de C. R. S., deux « tractions avant » et une voiture-radio. Les ouvriers furent chassés de l'usine et le directeur déclara alors que les ateliers étaient fermés et le personnel lockouté.

Tels sont les faits qui montrent bien que le Gouvernement a fait commettre une lâche agression contre des travailleurs qui attendaient paisiblement les résultats d'une délégation auprès de leur direction. Les ouvriers de la S. N. C. A. S. E. ont pu juger comment le Gouvernement, bien avant le congrès de Gennevilliers, utilisait la violence contre les travailleurs.

Sur ces événements, une certaine presse a déversé le mensonge, prétendant que le sous-directeur avait été molesté; or, celui-ci, il l'a reconnu lui-même, n'a subi aucune violence et a assuré avoir pu circuler tranquillement de son bureau à l'usine sans la moindre entrave. Le but recherché était donc évident: décapiter la direction syndicale, liquider les délégués d'entreprise et licencier un nombre important d'ouvriers, parmi lesquels ceux qui défendent le mieux leurs camarades.

Mais, à l'odieux, on a joint le ridicule. C'est ainsi que, se croyant à l'époque de Vichy, le préfet demandait des explications au maire de Berre pour avoir autorisé l'union locale des syndicats à tenir une réunion à la mairie en faveur des ouvriers de la S. N. C. A. S. E. Il s'attira la réponse qu'il méritait, le maire communiste de Berre lui répondant que l'attitude d'un élu digne de son mandat ne saurait être autre que celle des électeurs qui lui ont accordé leur confiance (*Applaudissements à l'extrême gauche*), que sa présence à cette réunion était la signification publique de sa solidarité avec les ouvriers lockoutés de la S. N. C. A. S. E. et que si le préfet était un agent du Gouvernement, il était, lui, élu représentant du peuple.

Ces événements, ce lock-out contre les ouvriers refusant des heures supplémentaires pour le montage des Vampires montre que, non seulement vous poursuivez une politique de guerre, mais aussi que, pour la réaliser, vous voulez décapiter le mouvement ouvrier. Car la classe ouvrière se dresse contre votre politique qui tend en même temps à liquider notre industrie nationale.

Or, les ouvriers de Marignane, comme ceux de Port-de-Bouc, ont fait un effort considérable, à la libération, pour remettre ces entreprises en état de fonctionnement. Et, maintenant, vous parlez de mauvais rendement des usines nationalisées, quand deux hydravions S. E. 2010 restent inutilisés malgré leurs qualités indéniables!

Le rapporteur de la commission des moyens de communication, au cours de la séance du 24 juin 1949, reconnaissait, au sujet des S. E. 2010, qu'aucun crédit n'était prévu pour l'acquisition de ces appareils.

Votre but est de liquider les entreprises nationales pour permettre l'achat d'appareils américains, en vue d'équiper nos lignes commerciales, alors qu'il serait plus utile et plus rationnel de les fabriquer nous-mêmes, au lieu de faire monter des Vampires destinés à la guerre.

Aussi constate-t-on qu'à Marignane les appareils utilisés par Air-France sont dans la proportion de deux avions étrangers pour un français.

A la S. N. C. A. S. E., on peut, non seulement fabriquer des appareils commerciaux, mais aussi produire pour l'industrie. Des propositions ont été faites par la S. N. C. F. pour la fabrication de wagons-tombereaux; votre direction a refusé. Les services des P. T. T. avaient proposé de faire carrosser 60 fourgons; on a refusé. Une société, la Sofratel, voulait faire fabriquer à Marignane des cars « Coccinelle »; nouveau refus. Mais vous achetez des wagons et du matériel ferroviaire en Amérique, alors qu'on envisage pour le mois de juin la fermeture de l'usine des Aciéries du Nord, à Marseille, où l'on en fabrique, et où l'on peut également fabriquer des tracteurs.

Vous poursuivez donc une politique de préparation à la guerre et de liquidation de l'industrie nationale. Et, pour appliquer vos mesures, vous usez du mensonge et de la répression. Mais cela n'empêchera pas la lutte de la classe ouvrière pour une production de paix et pour la défense de l'industrie nationale.

Vous aviez cru, à Port-de-Bouc, en lookoutant les ouvriers des Chantiers et ateliers de Provence, en finir avec le mouvement ouvrier dans cette ville. Votre préfet a fait lancer des chiens contre les travailleurs et, par des manœuvres de pression, tout a été essayé pour faire refuser tout travail aux lookoutés.

Malgré tout cela, la confiance des ouvriers dans leur syndicat, dans la C. G. T., n'a pas été ébranlée, et je n'en veux pour preuve que les résultats de la récente élection au conseil d'entreprise des Chantiers et ateliers de Provence, la liste de la C. G. T. ayant obtenu 802 voix sur 901 votants.

A Air-France, vous avez cru décapiter la C. G. T. en licenciant le délégué Speyser qui avait, sans défaillance, accompli son devoir de militant. Les ouvriers vous ont répondu en accordant 154 voix de majorité au délégué de la C. G. T., pour un collège de 400 votants. Ainsi, votre politique à Marignane, à Port-de-Bouc, dans tous les centres, a pour résultat de convaincre le peuple de vous sabotez le redressement national.

Nous insistons pour la réintégration du personnel licencié, et ceci ne sera obtenu que par l'action des ouvriers travaillant actuellement à la S. N. C. A. S. E., en liaison avec les licenciés.

Nous estimons qu'il est scandaleux de voir partir, à côté de la S. N. C. A. S. E., à l'aérodrome de Marignane, des avions d'Air-France fabriqués à l'étranger, quand nous en pouvons fabriquer nous-mêmes avec toutes les garanties exigées. Nous estimons scandaleux de voir arriver sur les quais de Marseille des wagons américains en pièces détachées, pendant que l'on débauche du personnel dans nos usines, et nous n'aurons de cesse que nous n'ayons obtenu que cette production se fasse en France, pour les besoins pacifiques du pays.

Notre parti appelle les ouvriers à l'union et à l'action pour défendre la paix, leur travail et l'industrie nationale. Nous sommes avec eux dans leur lutte pour leurs justes revendications et c'est avec leur appui nous imposerons une autre politique, une politique de paix et d'indépendance nationale, par laquelle la production française sera défendue. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Peyrat, pour développer son interpellation. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Marcel Peyrat. Mesdames, messieurs, comme le disait ce matin, d'une façon si claire, notre collègue Marty, personne maintenant ne peut se faire d'illusion sur les intentions du Gouvernement, à considérer le travail de destruction que l'on a réalisé depuis deux ans et que l'on veut poursuivre.

Voici la liste des usines fermées.

On a procédé à la fermeture de l'usine de la société du Centre d'Issy-les-Moulineaux, qui a été louée à la compagnie générale de radiologie Alsthom, dans laquelle pénètrent maintenant des capitaux américains. L'usine de la Société nationale de constructions aéronautiques du Nord, de Caudebec, a été fermée et transférée aux établissements Amiot. La S. N. C. A. S. O. de Suresnes est passée à la S. I. P. A. Les usines de Billancourt, de Villeneuve-le-Roi, de Colombes, de Suresnes, de Villacoublay et Fourchambault sont également fermées.

A qui ferez-vous croire qu'en fermant les usines, en les louant ou en liquidant certaines d'entre elles vous allez réorganiser nos fabrications aéronautiques ? Vous ne pouvez tromper personne. En réalité, la liquidation organisée et mise en application par le Gouvernement ne vise pas que quelques usines, mais, au contraire, s'étend à toute l'industrie aéronautique.

M. le ministre de la défense nationale. C'est totalement faux, vous le savez bien!

M. Marcel Peyrat. Vous vous êtes lancés dans une action qui doit aboutir à la destruction de notre plus belle industrie nationale. Au profit de qui ? Au profit des industriels américains à qui vous achetez les avions civils et militaires.

Les usines que vous avez maintenues en activité sont-elles pourvues de commandes pour assurer leur marche régulière ? Non. L'incertitude et le doute pèsent sur les unes et les autres. Cette situation provoque, chez les ouvriers, un état d'esprit tel que les meilleurs d'entre eux quittent l'industrie aéronautique pour chercher un emploi plus stable.

La quasi-totalité des usines qui restent en activité — pour ne pas dire toutes — tournent au ralenti et certaines sont menacées de fermeture. C'est le cas des usines de Rochefort, Toulouse, Bourges et Châteauroux dont vous préparez vous-mêmes les conditions de fermeture.

En pratiquant une telle politique, le Gouvernement jette au chômage des milliers d'ouvriers et d'ingénieurs, techniciens hautement qualifiés. Les uns et les autres sont réduits à la misère. Que de richesses perdues, pour l'immédiat et pour l'avenir! Vous anéantissez l'expérience acquise au prix de quarante années de lutte permanente et fructueuse. C'est une politique antiouvrière et antifrançaise. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Vous avez liquidé la Société nationale du Centre. Ecoutez ce que disent des gens très loin de nous.

M. Pellenc, dans son rapport déposé le 3 juin 1949, au Conseil de la République, disait ceci :

« Si la société du Centre a été mise en situation de suspendre ses payements — situation qui menace à brève échéance les autres — c'est en raison de l'attitude inadmissible de l'Etat qui en porte seul la responsabilité et qui ne saurait, à cette occasion, formuler aucun grief à l'encontre de la société. »

Après avoir liquidé la société du Centre, vous avez cessé la fabrication du Cormoran qui ne pouvait vous servir comme avion de guerre. Vous avez fermé, il y a quelques mois, l'usine de Fourchambault. Maintenant, vous vous préparez à fermer celles de Bourges et de Châteauroux. Depuis six mois, des menaces de fermeture pèsent sur cette dernière usine. Malgré les nombreuses interventions que nous avons pu faire avec les différentes organisations syndicales: C. G. T., C. F. T. C., F.O., auprès de M. le secrétaire d'Etat à l'air, nous n'avons obtenu que des promesses. Mais vos actes, exactement contraires, démontrent que vous voulez fermer cette usine.

Quelle est sa situation ? Au mois de juillet, 860 personnes étaient employées à la S. N. E. C. M. A. de Déols. Le travail de cette entreprise consiste dans la fabrication du N.C. 211 cargo Cormoran. L'arrêt de la fabrication du cargo a été décidé par le ministre de la défense nationale d'alors, M. Ramadier. Le 5 août, 220 ouvriers étaient licenciés au moment de la liquidation de la société du centre. Cette usine était prise en charge par la S. N. C. A. S. O. avec la promesse du ministre de l'air que cent ouvriers seraient occupés pendant six mois à la base aérienne de la Martinerie. Depuis cette date, c'est-à-dire depuis le 5 août, la S. N. C. A. S. O. a occupé le personnel à la poursuite de la construction du cargo jusqu'au 3 novembre. A ce moment-là, la direction a arrêté cette construction puisqu'elle n'était pas payée pour ce travail.

Le secrétaire d'Etat à l'air prétend lui avoir donné l'ordre de continuer jusqu'au n° 7. Nous sommes en présence du double jeu le plus complet, qui doit aboutir à la mise en faillite de la société.

Malgré ces licenciements, il se trouve encore trop d'ouvriers dans l'usine. C'est pourquoi nous devons intervenir auprès du ministre des finances pour éviter le licenciement des ouvriers qui travaillent pour quelques semaines encore à la base-école de la Martinerie. Le ministre des finances a accepté de prendre en considération la promesse qu'il avait faite lui-même et d'utiliser les 93 ouvriers détachés à la base de la Martinerie.

Le contrat passé entre le ministre des finances et le secrétaire d'Etat à l'air doit se terminer le 10 mai prochain.

La situation actuelle se présente de la façon suivante: les mesures de licenciement que les ouvriers craignent à juste titre porteront sur 300 à 350 travailleurs, à moins que le Gouvernement ne décide d'utiliser, pendant quelque temps encore, les ouvriers à trier des boulons, comme cela s'est produit pendant de nombreuses semaines. (*Rires à l'extrême gauche.*)

Il est absolument inadmissible qu'une telle situation se prolonge. Si on licencie, comme je l'ai indiqué, 300 à 350 ouvriers, il n'en restera que 250 environ. En considérant que la rentabilité de l'usine est fixée à 600 « productifs », ce qui correspond à 1.020 ouvriers et employés au total, le Gouvernement aura réalisé les conditions nécessaires pour ordonner la fermeture.

Je voudrais, en présence de cette situation, qui inquiète non seulement les ouvriers, mais aussi la population de Châteauroux et de Déols, évoquer les conséquences sociales de la fermeture de l'usine.

Il n'est pas inutile de souligner ici qu'actuellement, à Châteauroux comme dans la plupart des villes de France, le chômage est très important, puisqu'il y a en ce moment plus de 500 demandes d'emploi, ce qui veut dire qu'il y a pratiquement 500 chômeurs. Des usines ont licencié des ouvriers.

Il y a environ quatre mois, à l'usine Guinard, fabrique de pompes bien connue, on licenciait 135 ouvriers. Il y a une semaine, 60 autres ouvriers étaient licenciés.

Tenant compte de ce que, dans le bâtiment, il y a aussi des menaces de chômage, on ne perçoit donc aucun indice de reprise économique.

La fermeture de l'usine de Châteauroux aggraverait considérablement les conditions d'existence de la classe ouvrière. Déjà, la crise économique provoque de nombreuses difficultés chez les commerçants et les boutiquiers.

De plus, il faut considérer que c'est la seule grande usine du département.

Le Gouvernement ne peut pas fermer cette usine qui comporte un parc de machines-outils très important et qui peut travailler pour les besoins de la paix. Non seulement il est possible de travailler à la construction d'avions, mais on peut reconvertir cette usine pour fabriquer les tracteurs et les charrues destinés aux paysans de notre département, plutôt que d'acheter des tracteurs et du matériel agricole américains, pendant que l'on ferme nos usines.

Voici un exemple. A Fourchambault, on fabriquait le tracteur « Percheron », d'une qualité reconnue et appréciée. Ce tracteur était fabriqué sous licence allemande Daimler-Bentz, licence que la France avait obtenue au titre des réparations. On a arrêté la fabrication de ce tracteur et, maintenant, ce sont les tracteurs allemands que nous voyons sur les marchés et sur nos foires. On organise même le dumping.

Le résultat de cette politique de liquidation nationale montre bien que le Gouvernement est décidé à aller encore plus loin dans la voie de la liquidation de ces usines.

Nous demandons que l'on maintienne en activité l'usine de Châteauroux, qu'on lui confie un travail d'équipement, que l'on arrête les licenciements et que l'on réembauche le personnel qui a été licencié.

Libre à vous, messieurs du Gouvernement et de la majorité, de poursuivre votre sale politique de liquidation des biens de la nation. Quant à nous, communistes, nous luttons et nous lutterons, à l'Assemblée et dans le pays, contre cette politique, en appelant à l'union et à l'action le peuple et la classe ouvrière, pour en finir avec votre politique scandaleuse qui conduit notre pays à la ruine et à la misère.

Nous appelons le peuple à lutter pour la constitution d'un gouvernement démocratique au service de la France, qui placera notre pays dans le camp de la paix et de la démocratie. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

(*M. Fernand Bouxom remplace M. Marcel Roclore au fauteuil de la présidence.*)

PRESIDENCE DE M. FERNAND BOUXOM,
vice-président.

M. le président. La parole est à M. Lespès, pour développer son interpellation.

M. Henri Lespès. Mesdames, messieurs, c'est avec une profonde tristesse que nous avons appris le lock-out de la S. N. E. C. M. A.

M. le ministre de la défense nationale. Il n'y a pas eu de lock-out, monsieur Lespès, vous le savez fort bien.

Il y a eu une occupation de l'usine, qui a entraîné la fermeture de la S. N. E. C. M. A. plus rapidement que nous ne l'avions prévu. (*Exclamations et rires à l'extrême gauche.*)

M. Henri Lespès. Il y a eu des licenciements massifs.

M. André Marty. Vous aviez pris la décision du lock-out le matin, en conseil des ministres.

M. le ministre de la défense nationale. Monsieur Marty, je vous répondrai en détail et en gros. (*Exclamations à l'extrême gauche.*)

M. Henri Lespès. Nous espérons, en effet, monsieur le ministre, que vous nous donnerez toutes explications tout à l'heure.

Nous constatons tout de même — c'est le fait indiscutable — que plusieurs milliers de travailleurs sont brutalement réduits au chômage et que la responsabilité du Gouvernement est engagée dans cette affaire.

Sans doute, certains se sont félicités du raidissement de l'attitude gouvernementale, du succès des forces chargées du maintien de l'ordre et de la réduction d'un bastion réputé communiste. Mais nous ne pouvons pas oublier que les foyers de milliers de travailleurs vont connaître la misère, l'incertitude du pain quotidien, à une époque où le coût de la vie est particulièrement élevé et dans une conjoncture économique qui rend le reclassement particulièrement difficile.

Nous n'avons pas le droit de prendre à la légère les détresses humaines qui résultent de cette situation et nous avons le droit, nous semble-t-il, d'établir les responsabilités d'une situation dont les répercussions sociales sont extrêmement graves.

Permettez-moi, mesdames, messieurs, de signaler que, si des licenciements de cette importance étaient intervenus dans n'importe quelle entreprise privée, ils auraient suscité une émotion considérable et les pouvoirs publics seraient immédiatement intervenus.

Ces derniers temps, dans le conflit des usines Michelin, nous avons vu le préfet régional et le préfet du département s'entremettre entre employeurs et travailleurs. Les négociations se sont poursuivies à Paris. Tout cela nous a paru parfaitement normal, car le Gouvernement, n'est-il pas vrai ? doit jouer, dans les conflits sociaux, un rôle d'arbitre, confronter les problèmes économiques et sociaux, assurer le respect de la légalité, prendre éventuellement les sanctions qui s'imposent et mettre son autorité au service du bien public.

Or, comment se sont déroulés les événements de la S. N. E. C. M. A. ?

Je pense que M. le ministre de la défense nationale ne me démentira pas si j'affirme que les licenciements ont été prononcés sur les instructions mêmes du Gouvernement. Dès lors, le Gouvernement ne peut plus être à la fois juge et partie. Il n'y a plus d'arbitrage possible.

Vous remarquerez, d'ailleurs, que la presse gouvernementale n'a même pas prononcé ce mot d'arbitrage. Nous sommes, par conséquent, en pleine confusion des pouvoirs et la preuve me semble faite que, dans la structure actuelle des sociétés nationales, dépendant très étroitement de l'Etat, l'Etat patron ne pouvant plus exercer le pouvoir d'arbitrage, il y a une lacune extrêmement grave.

C'est pourquoi nous avons pu entendre dire tout à l'heure que l'Etat patron se comportait comme le plus mauvais des patrons.

L'Assemblée nationale apparaît donc comme l'unique ressource, en l'absence d'institution d'arbitrage. C'est pourquoi j'ai déposé ma demande d'interpellation.

Sans aborder en détails les problèmes relatifs à la S. N. E. C. M. A., qui ont été évoqués, depuis plusieurs années, longuement à cette tribune, en particulier, par vous-même, monsieur le ministre de la défense nationale, nous nous efforcerons tout d'abord d'établir les responsabilités lointaines dans cette malheureuse affaire. Nous prouverons ensuite qu'à notre avis, les licenciements prononcés sont absolument illégaux.

Nous demanderons enfin au Gouvernement de prendre position devant l'Assemblée sans la moindre ambiguïté, pour nous dire comment il entend résoudre les difficultés actuelles sur le plan économique et social et résoudre le problème de la S.N.E.C.M.A. dans toute son ampleur.

Les premières questions qui nous viennent à l'esprit concernent ces milliers de travailleurs en chômage. Ont-ils pris une responsabilité collective justifiant cette sanction collective, qui est la plus grave qu'un employeur puisse prendre à l'égard de salariés ? Ont-ils refusé de travailler ? Ont-ils commis l'une de ces fautes graves que nous évoquions ici même, il y a trois mois, lors de la discussion de la loi sur les conventions collectives ?

Sans doute le Gouvernement nous répondra-t-il que l'occupation des usines par ce qu'on a appelé des « commandos », constitue une faute grave.

Mais dans ces conditions, nous nous demandons pourquoi il n'a pas été possible d'établir une discrimination entre l'ensemble des travailleurs et ceux qui avaient commis cette faute grave.

D'autant plus, mesdames, messieurs, que vous me permettrez de rappeler un fait dont on s'est bien gardé de faire état ces derniers temps et qui nous paraît capital : il s'agit du referendum qui avait été organisé le 23 février dernier à l'usine Kellermann de la S. N. E. C. M. A. au moment des grèves de la métallurgie parisienne : sur 4.808 votants, 1.812 se sont prononcés en faveur de la grève, 2.847 contre et il a été décompté 149 bulletins nuls.

Par conséquent, le 23 février dernier, 60 p. 100 des votants, dans cette usine Kellermann dont il est aujourd'hui tout spécialement question, ont repoussé la grève.

Ce referendum, mes chers collègues, me semble du plus haut intérêt. Il démontre que la C. G. T. a perdu beaucoup de son influence au sein de la S. N. E. C. M. A., et le résultat de ce vote avait été accueilli avec stupéfaction dans les milieux les plus divers.

C'est pourquoi si, par hasard, les résultats de ce referendum ont été interprétés comme un aveu de faiblesse de la part des travailleurs, si le Gouvernement a entendu en tirer profit, estimant dès lors le moment venu de « reprendre en main », selon l'expression courante, les travailleurs de la S. N. E. C. M. A., il a commis, me semble-t-il, une très lourde erreur psychologique, prenant une mesure extrêmement dure et injuste à l'égard d'une fraction considérable de la classe ouvrière. Cela, nous ne pouvons pas l'admettre.

Les solutions violentes, à notre avis, n'apportent pas de solutions véritables aux problèmes de fond, souvent même elles les aggravent et sont le signe d'une impuissance à résoudre les problèmes de fond.

Vous nous direz sans doute, monsieur le secrétaire d'Etat à l'air ou monsieur le ministre de la défense nationale, que la situation de la S. N. E. C. M. A. est extrêmement difficile et que le gouvernement actuel n'en est pas exclusivement responsable. Nous allons essayer de vous aider à situer les responsabilités.

Il est courant d'entendre dire que M. Tillon et le parti communiste ont saboté l'industrie aéronautique française. Permettez-moi, mesdames, messieurs, de vous suggérer une interprétation quelque peu nuancée des responsabilités communistes.

Nous pensons qu'au moment où M. Charles Tillon était ministre de l'armement le parti communiste a voulu, au contraire, donner un grand essor à l'industrie aéronautique et en particulier à la S. N. E. C. M. A.

Les travailleurs communistes mettaient leur point d'honneur à ce que la gestion de M. Tillon fût un succès. Non seulement le parti communiste, par ses adhérents, pouvait exercer une grande influence à l'intérieur des entreprises, mais il détenait même les leviers de commande.

Il était, dans cette industrie, à la fois fournisseur et client grâce à son ministre et, au sein même de l'entreprise, il avait des éléments extrêmement favorables à son action.

J'ai sous les yeux le texte du discours qui fut prononcé au Vélodrome d'Hiver le 23 mars 1946 par M. Tillon devant les travailleurs des industries d'armement. C'est une sorte d'hymne à la production, dans lequel tout est mis en œuvre pour inciter les ouvriers à produire et notre industrie aéronautique à renaître.

Je lis à la page 28 : « Dans les sociétés nationales de l'aéronautique, vous aurez du travail assuré et vous savez que vos sociétés bien gérées, si vous travaillez bien, feront des bénéfices. Nous pensons que ces bénéfices doivent revenir dans la proportion de 80 p. 100 au personnel ».

Bref, tout était mis en œuvre pour déclencher un mouvement en faveur de l'industrie aéronautique.

Plus loin, je lis :

« D'ores et déjà, il est permis de dire que le Salon de l'aéronautique sera une manifestation très importante de la renaissance de notre industrie aéronautique. »

Voulez-vous me permettre, mesdames, messieurs, pour vraiment situer les responsabilités dans cette grave affaire, de demander au Gouvernement de mettre en balance le tableau des réalisations accomplies par rapport aux espoirs que nous laissait pressentir M. Charles Tillon.

Voici, page 3 de ce même document, comment M. Tillon dressait le tableau de l'industrie aéronautique :

« Je n'ai pas besoin de vous parler des avions actuellement construits en série et dont vous connaissez déjà les caractéristiques : les Nord 1.000 et 1.100, les Morane 500, les Languedoc ou S.-O.-161, les avions postaux S.-O.-90-91, les Stamp, les

avions-école de transformation: Morane 472 et SIPA-S-10; les Goéland; les JU-52; les Martinet.

« Quant aux prototypes en cours de finition ou d'étude, nous avons de gros transports civils:

« SO-30 R: trente passagers, 460 kilomètres-heure avec 2 moteurs de 1.600 CV à 7.000 mètres, donc appareil rapide et économique.

« Le premier prototype a fini ses essais chez le constructeur et vient de passer au centre d'essais.

« SE-2.000 et 2.010: prototype en construction à Toulouse, qui sortira au début du deuxième trimestre 1947.

« Quadrimoteur transatlantique de 70 tonnes.

« Grâce à nos techniciens, nous allons résoudre les difficultés de moteurs. Selon la puissance des moteurs, la vitesse de croisière sera de 440 à 500 kilomètres-heure.

« Derrière ces appareils, viennent plusieurs études à plus longue échéance, dont un transatlantique gros porteur volant à 800 kilomètres-heure ou plus.

« Quant aux moteurs à réaction... »

Dans le texte, figurent trois points: Trop tôt pour en parler davantage.

« Des hydravions: deux prototypes de 180 tonnes sont à l'étude. Ils offrent un gros intérêt parce que le problème des trains d'atterrissage pour un tel tonnage n'est pas résolu.

« Enfin, les avions-cargos, comme le N.C. 211, le Bréguet 761.

« Des avions stratosphérique pour la photo aérienne et, pour les études scientifiques, le S.E. 1010.

« Pour les avions à réaction, nous avons à l'étude:

« Trois bombardiers, un avion d'assaut pour l'armée de l'air; un chasseur dérivé du SO-6000, terminé depuis le 1er mai, mais retardé par le constructeur du train qui n'a pas livré son matériel à temps. Il volera aux premiers jours de juin;

« L'avion Leduc, d'une formule nouvelle et seul au monde de son genre, qui volera à Toulouse sur le dos d'un Languedoc avant de se lancer tout seul dans les airs. Il doit pouvoir dépasser 1.000 kilomètres à l'heure.

« Enfin — notez bien ceci, mes chers collègues — « des études très intéressantes effectuées par deux bureaux d'études allemands que nous avons amenés en France ».

Excusez-moi, mesdames, messieurs, de vous avoir lu cette énumération qui a pu paraître un peu fastidieuse, mais nous sommes en droit aujourd'hui de nous demander ce qui reste de ce programme qui avait été ébauché, c'est-à-dire quels sont les avions et les moteurs de ce programme qui ont aujourd'hui la classe internationale.

« La conclusion, à mon avis, est indiscutable; je serais heureux qu'on m'apportât tout à l'heure un démenti venant, soit du parti communiste, soit du Gouvernement: M. Charles Tillon et le parti communiste ont mis tout en œuvre pour réussir et ils ont spectaculairement échoué. Les fabrications de l'industrie aéronautique française n'ont pas correspondu à ce qu'ils nous avaient fait espérer et cela pour deux raisons que nous allons analyser.

En premier lieu, le parti communiste a réalisé une politisation de nos entreprises aéronautiques et tout spécialement de la S. N. E. C. M. A. Ici, vraiment, les documents abondent et je voudrais citer tout particulièrement un extrait d'une note remise à M. le ministre de l'air le 12 février 1947 par la section intersyndicale-aviation de la C. F. T. C. Je crois que ma référence est assez précise. Cette note déplore « les effets d'une gestion défectueuse de ces sociétés résultant d'une administration pléthorique et de l'incompétence de certains cadres formés hâtivement. »

Un peu plus loin, je lis:

« Les délégués du groupe aviation font état des nombreuses attaques dont sont l'objet les syndicalistes chrétiens dans plusieurs sociétés, notamment à la S. N. E. C. M. A. La direction de cette société procède à un déclassement inacceptable sous prétexte de réorganisation imposée par des économies, pour aboutir au départ de plusieurs C. F. T. C. exclusivement, dont, par exemple, le chef des services administratifs.

« Le but visé ne fait plus aucun doute. Il s'agit d'une élimination scandaleuse des éléments modérés demeurés courageusement à leur poste. »

En consultant un tableau schématique de leurs revendications, je relève le quatrième point qui, aujourd'hui, prend une certaine saveur, si j'ose ainsi m'exprimer.

« Les licenciements ne doivent pas être prétexte à satisfaire des exigences politiques ou syndicales. »

Voilà, mesdames, messieurs, ce qui se passait, en particulier à la S. N. E. C. M. A.

J'ai également sous les yeux un document de l'association française des ingénieurs et techniciens de l'aéronautique. On peut y lire:

« Si, dans les anticipations qu'il fallait faire après la libération, on a certainement tracé un programme trop ambitieux pour nos moyens, pratiqué des solutions démagogiques qui ont conduit, pour des fins politiques, à un gaspillage de crédits, etc. »

Ce document ajoute:

« Nous avons accompli malgré tout un redressement » — cela, je ne le nie pas dans une certaine mesure, — « malgré d'incroyables difficultés: instabilité de la politique aéronautique, difficultés industrielles d'après guerre, etc. »

Je n'entends pas, en effet, dire que tout était facile au lendemain de la libération, je dis simplement que la politisation de la S. N. E. C. M. A. a été une catastrophe sur le plan technique et sur le plan du rendement.

Ce fut une catastrophe parce que le critère politique a prévalu sur le critère technique quand il s'est agi de nommer des responsables d'atelier, des hommes capables, techniquement, de prendre en main l'affaire.

Je pourrais vous citer des cas de licenciements extraordinaires. Voici celui d'un technicien qui avait commencé à travailler dans l'industrie aéronautique en 1908; il avait fait des essais remarquables, participant à la mise au point de je ne sais combien de moteurs de grands raids; on l'avait envoyé en déplacement, même à l'étranger, en Italie, en Espagne, en Angleterre, en Yougoslavie, au Maroc, en Turquie et ailleurs encore. Or, en 1946, après trente-huit ans de présence dans l'établissement et alors qu'il avait reçu la médaille des vieux travailleurs à l'occasion de ses trente-sept ans de services, il a été licencié pour raison de compression du personnel!

C'est là un cas entre mille. Je pourrais parler, parallèlement, de l'inflation des cadres, du gonflement prodigieux des services centraux qui a été réalisé à la S. N. E. C. M. A. sous l'égide de M. Tillon. J'ai sous les yeux la statistique concernant les élections des délégués du personnel et des délégués au comité d'entreprise. En 1945 et 1946, dans le collège ingénieurs et cadres, le nombre des inscrits passe de 62 à 233.

Je pourrais également vous parler de la manière dont étaient noyautés les services sociaux, où l'on mettait à la porte des hommes et des femmes d'une rare compétence, uniquement pour placer des camarades du parti communiste.

Je pourrais même parler d'une certaine distribution de 180 pneus de bicyclettes qui a été faite en 1946 à une sous-section de la C. G. T., comme récompense pour les assistants. On a distribué des pneus même à ceux qui n'avaient pas de bicyclette. C'est assez sensationnel, mais c'était absolument classique dans l'entreprise.

Ainsi, mesdames, messieurs, tous les moyens étaient bons pour politiser la S. N. E. C. M. A., depuis l'encadrement des services techniques et des services sociaux jusqu'à la distribution de pneumatiques aux camarades syndiqués.

On a voulu faire des sociétés nationales et, je n'hésite pas à le dire, tout spécialement de la S. N. E. C. M. A., un fief du parti comumniste. Il en est résulté un tel désordre que nous avons abouti au gaspillage des deniers publics et à la dilapidation d'un patrimoine national.

Mais, mesdames, messieurs, indépendamment de la politisation, nous avons assisté à une autre action du parti communiste que je qualifierai, si vous le voulez, du terme de mégalomanie.

C'est la mégalomanie de M. Tillon qui a lancé notre industrie dans ce programme extravagant dont je vous donnais lecture en vous rappelant son discours du Vélodrome d'Hiver.

Au lendemain de la libération, je le répète, le problème technique était extrêmement difficile à résoudre. La réorganisation de notre industrie aéronautique était inéluctable. M. Tillon lui-même, dans son discours du Vélodrome d'Hiver, fait état de la réduction de 20 p. 100 qu'il avait consentie sur son budget d'armement de 1945 à 1946 et aborde le fameux problème de la reconversion. Mais, dans le même instant, je l'ai prouvé tout à l'heure, il procédait à une centralisation extraordinaire de tous les services, à une inflation des cadres supérieurs.

Or, pendant quatre ans, l'industrie française de l'aéronautique n'avait pu travailler.

Et, d'ailleurs, certains des cadres non communistes qui ont été soi-disant épurés étaient parmi ceux — je me permets de le dire — qui avaient le plus saboté les fabrications du temps des nazis.

Il aurait donc fallu — c'était l'intérêt national — regrouper tous nos techniciens sans considération d'appartenance politique et leur donner un programme de production qui fût essentiellement raisonnable, réaliste.

On s'est lancé, au contraire, dans des fabrications de moteurs pour lesquelles nous n'étions pas techniquement prêts et pour lesquelles nous manquions de l'expérience nécessaire pour franchir les étapes intermédiaires.

A la S. N. E. C. M. A., on a voulu fabriquer des prototypes mirobolants, on s'est lancé dans la fabrication de je ne sais combien de types de moteurs, simultanément, alors qu'on n'avait pas l'outillage nécessaire pour les fabriquer en série. Et il aurait fallu centrer les efforts sur un très petit nombre de types soigneusement, raisonnablement — je répète le mot — choisis. Cela d'autant plus qu'il faut — aucun technicien ne me démentira — au moins cinq ans pour mettre au point véritablement un moteur d'une puissance supérieure à 1.000 chevaux.

Aujourd'hui, à cause de cette impulsion qui a été mal donnée, de cette sorte d'orgueil primaire véritablement mal venu qu'on nous a montré, quels sont les moteurs de la S. N. E. C. M. A. ayant la classe internationale ? Je poserai tout à l'heure au Gouvernement quelques questions bien précises sur certains types, à ce sujet.

J'ajoute — et c'est là la deuxième étape, tout à fait différente des prémisses que j'évoquais il y a un instant — qu'après le départ du ministère de l'armement de M. Charles Tillon, le mot d'ordre est venu alors effectivement — et toute la documentation du parti communiste est là pour le prouver — de faire une campagne violente contre toute fabrication d'avions militaires.

M. Pierre Montel. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur Lespès ?

M. Henri Lespès. Volontiers.

M. Pierre Montel. Mon cher collègue, je pense et je vous remercie de vos explications, qu'une interpellation doit avoir pour résultat pratique, à défaut d'acte législatif, tout au moins de nous éclairer, ainsi que l'opinion publique.

Vous avez énuméré un certain nombre de vices qui, à votre avis, ont amené la S. N. E. C. M. A. et d'autres usines nationales aéronautiques à la triste situation que nous connaissons.

Cette situation, en ce qui concerne la S. N. E. C. M. A., si nous entrions dans le domaine des chiffres, se traduirait de la façon suivante: actuellement, indépendamment des indemnités, qui atteignent 620 millions de francs, données ou à donner aux ex-actionnaires de Gnome et Rhône, c'est une somme de 5 milliards 844 millions de francs qui a été nécessaire pour combler les déficits.

D'autre part, il reste à donner une somme telle qu'en définitive ce seront neuf milliards de francs qui auront été demandés aux contribuables français pour arriver à payer, indépendamment des cinq milliards de francs dont je viens de parler, les cotisations à la sécurité sociale et les impôts qu'on a oublié de régler.

M. le ministre de la défense nationale. C'est ce que les interpellateurs avaient omis de dire.

M. André Marty. C'est inexact. Nous l'avons dit en juin, et vous le savez très bien.

M. le président. Je vous en prie, n'interrompez pas.

M. Pierre Montel. Vous avez déclaré, mon cher collègue, qu'à votre avis les deux causes principales de la situation actuelle étaient la politisation de l'entreprise et aussi la mégalomanie d'un certain ministre qui, pour ne pas le nommer, s'appelle M. Tillon.

M. André Marty. On l'a déjà dit.

M. Auguste Touchard. C'est bien orchestré!

M. Pierre Montel. Ne pensez-vous pas — en tout cas, c'est mon impression — qu'on est en train de prendre les effets pour les causes ? Car, en définitive, pourquoi cette politisation a-t-elle pu se réaliser ? Pourquoi a-t-il pu y avoir des programmes de mégalomanie, sinon parce que, trop hâtivement, on a voulu réaliser les nationalisations ?

Je n'entends pas rappeler, au profit de mon parti ou de mes amis politiques, ce que nous n'avons cessé de dire à l'époque, mais je pense, pour ma part, que la cause véritable — vous retrouverez cette idée dans nos interventions à ce sujet — réside dans le caractère hâtif des nationalisations, qui ne pouvaient pas avoir d'autres résultats.

Il est assez curieux d'entendre, aujourd'hui, le parti communiste dénoncer l'Etat comme étant le plus mauvais patron, alors qu'au moment des nationalisations, lorsque nous le disions, l'on entendait des éclats de rire en face.

Il nous faut, aujourd'hui, trouver une solution en considération de ce qui s'est passé. Il ne s'agit pas tant de savoir si tel ou tel parti politique a eu raison. En matière de défense nationale, on ne doit avoir qu'un seul but: assurer la défense de la liberté française.

J'estime qu'il faut adopter très rapidement d'autres méthodes de gestion. Je suis ainsi conduit à dire très nettement au Gouvernement qu'il a le devoir absolu de déposer des projets qui permettent de réformer une organisation qui a été mal faite, dans la hâte de la libération. Car, en définitive, des ouvriers ont besoin de travailler, des familles ont besoin de vivre; la nation française a besoin de fabriquer des avions et des armes pour la défense de sa liberté.

Qu'il me soit permis de dire au groupe communiste que, lorsqu'on demande que des ouvriers ne soient pas mis en chômage, qu'on leur donne — comme ils sont en droit de le réclamer et comme nous avons le devoir de le leur garantir — les moyens de faire vivre leur famille, il ne faut pas, dans le même temps, refuser les crédits militaires et déclarer, en tout état de cause: « Nous ne fabriquerons pas d'armes pour la défense nationale. »

Mesdames, messieurs, c'est à ces idées, que je m'excuse de rappeler un peu hâtivement à l'occasion de l'intervention de notre collègue M. Lespès, qu'il nous faut réfléchir si nous voulons que le présent débat — en dehors, j'y insiste, de toute compétition politique — aboutisse à un résultat pratique pour la classe ouvrière et pour la défense nationale. (*Applaudissements à droite et sur divers bancs au centre et à gauche.*)

M. Henri Lespès. Je vous remercie de votre intervention, mon cher collègue. Vous avez abordé un problème de structure sur lequel j'ai glissé brièvement, mais sur lequel je me propose revenir dans un instant.

J'ajouterai, en ce qui concerne les questions de défense nationale que vous avez fortement évoquées, qu'il est en effet scandaleux de constater qu'au moment où le parti communiste proteste contre l'utilisation éventuelle par la France d'avions anglais et américains, il refuse la construction d'avions militaires par l'aéronautique française.

Il est vrai qu'à cette tribune, il y a quelques semaines, nous avons entendu M. Musmeaux s'écrier: « L'Union soviétique, ma patrie! ». C'est probablement là que se trouve l'explication de fond. C'est là aussi que réside l'explication de tous les retards apportés à la fabrication de certains matériels, de l'ostracisme lancé contre l'Atar, alors que M. Tillon, au Vélodrome d'hiver, en 1946, se félicitait d'avoir lui-même amené des techniciens allemands en France.

C'est pour toutes ces raisons que le déficit de la S. N. E. C. M. A. est venu, comme vous l'avez dit, chaque année, poser un lourd problème pour les finances publiques.

En refusant la construction d'avions de guerre par l'aéronautique française, le parti communiste prend une position contraire au bon sens. Car, sans fabrication de guerre, il faut que les ouvriers le sachent, il n'est pas possible d'avoir une aéronautique française. L'aéronautique française est liée, comme toutes les aéronautiques du monde, depuis celle des Etats-Unis jusqu'à celle de l'Union soviétique, à la fabrication en grande série d'avions militaires. Et prétendre que, par la fabrication d'avions commerciaux et de tourisme, on pourra garder la totalité des ouvriers de la S. N. E. C. M. A., c'est plus qu'une aimable plaisanterie, c'est un manque de respect pour la dignité de la classe ouvrière à laquelle on essaie de faire entendre ces mensonges. (*Très bien! très bien! sur divers bancs au centre et à droite. — Interruptions à l'extrême gauche.*)

En tout cas, je vous demande, mesdames, messieurs, de réfléchir — et ce sera mon dernier mot sur le parti communiste

— à la situation dans laquelle nous nous trouverions aujourd'hui dans les deux hypothèses suivantes:

Si le parti communiste avait réussi à rénover l'aéronautique nationale, quel triomphe et quelle référence d'efficacité ce serait pour lui!

Si le parti communiste n'avait pas fait cette expérience de gestion, quelle force n'aurait-il pas aujourd'hui pour avoir la prétention de réussir si on lui donnait les leviers de commande!

Mais le parti communiste, qui avait voulu réussir, qui avait tout mis en œuvre, selon les méthodes qui lui sont propres, pour réussir, a échoué: il a amené l'industrie nationale à la catastrophe.

Si, demain, il prenait le pouvoir, dans n'importe quel secteur de l'économie française, il échouerait pour les mêmes raisons: parce qu'il y a une incompatibilité de fond entre ses méthodes et le tempérament français.

Ces considérations, mesdames, messieurs, ne suffisent point cependant pour expliquer les licenciements massifs auxquels nous venons d'assister.

Que, dans le cadre de la réorganisation de l'industrie aéronautique, des licenciements aient été envisagés depuis longtemps, nul ne saurait le nier, et cette Assemblée s'en est maintes fois préoccupée. Je lis, à la page 11 du rapport présenté par M. Pierre-Henri Teitgen, au nom de la commission de la défense nationale, au cours de la séance du 9 juin 1949:

« Tandis que l'ordonnance du 24 mai 1945 prévoit qu'un règlement intérieur déterminera l'ordre des licenciements, en tenant compte des charges de famille, de l'ancienneté des services et des qualités professionnelles, le Gouvernement désire que cet ordre soit dorénavant établi dans les sociétés aéronautiques, compte tenu seulement des charges de famille et de l'ancienneté dans l'entreprise. »

On discutait donc explicitement sur les modalités de licenciement. Cela me paraît normal. Quand des licenciements sont à prévoir dans une entreprise, un patron tant soit peu soucieux de la dignité de vie de son personnel prend des mesures à longue échéance, tient compte de la valeur technique, de l'ancienneté dans la maison, des charges de famille et procède par étapes en utilisant de son mieux ses relations personnelles pour faciliter le reclassement.

Il est clair que, dans l'affaire qui nous occupe, l'Etat patron s'est conduit plus mal que le plus mauvais des patrons.

D'ailleurs, le rapport de M. Pleven, au cours de la discussion qui a eu lieu il y a deux ans, laissait bien prévoir également des réorganisations à effectuer un jour. Nous demanderons au Gouvernement pour quelles raisons elles n'ont pas été faites.

Pour notre part, nous avions pris position dans une proposition de loi n° 7753 du 5 juillet 1949, dont l'exposé des motifs disait notamment:

« Il importe que les meilleurs éléments, ceux dont les qualités professionnelles constituent une richesse pour l'aviation française, soient choisis un par un, maintenus ou transférés dans un autre établissement. » Nous faisions appel à la référence de la connaissance des hommes, etc...

Permettez-moi de vous rappeler, monsieur le ministre de la défense nationale, que le texte exact de l'article 10 de la loi du 2 août 1949 relatif à la réorganisation des quatre sociétés de constructions aéronautiques et de la S. N. E. C. M. A. est extrêmement précis en ce qui concerne les licenciements. Je ne veux pas vous en imposer la lecture, mais cet article 10 comporte six paragraphes traitant de la question et déclare en particulier:

« Les critères prévus pour déterminer l'ordre des licenciements aux alinéas 2 et 3 du présent article ne peuvent être retenus que pour le personnel en service au moment de la promulgation de la loi et jusqu'au 31 mars 1950 au plus tard... »

Je ne pense pas que sur cette date du 31 mars 1950 il puisse y avoir la moindre discussion. L'Assemblée voudra bien reconnaître que l'extrapolation était absolument normale au delà de cette date.

D'autre part, cet article 10 commence par le paragraphe suivant: « Lorsque les effectifs des sociétés visées à l'article 1er devront être réduits par des licenciements... »

Et l'article 1er dit:

« Compte tenu des besoins généraux d'armement de la défense nationale et des nécessités de l'aviation civile et commerciale, le programme quinquennal des constructions aéronautiques financé directement ou indirectement par des crédits budgétaires ou des avances du Trésor sera fixé pour la période allant du 1er janvier 1950 au 31 décembre 1954 par une loi. Le projet de ce programme sera déposé par le Gouvernement sur le bureau de l'Assemblée nationale avant le 1er septembre 1949. »

Voilà, mes chers collègues, ce qui est extrêmement grave. Tout à l'heure, M. Montel rappelait qu'il y avait un problème de structure dans les sociétés nationales, celles-ci n'ayant pu se dégager de l'étreinte de l'Etat-patron.

J'aurais pu lui répondre immédiatement que la loi du 17 août 1948 conférant des pouvoirs spéciaux au Gouvernement avait prévu explicitement l'intervention d'un statut des entreprises publiques avant le 31 décembre 1948. Bientôt deux années se seront écoulées depuis cette loi. Timidement, ce statut des entreprises publiques a été une fois inscrit à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale, mais celle-ci n'en a pas discuté.

Ce fait est extrêmement grave mes chers collègues. Cette Assemblée a beau prendre des décisions, celles-ci ne sont pas exécutées.

Pour quelle raison n'a-t-on pas voulu ou n'a-t-on pas pu déposer ce programme quinquennal en temps utile, avant le 1er septembre 1949 ?

M. Jean-Moreau. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Lespès ?

M. Henri Lespès. Volontiers.

M. le président. La parole est à M. Jean-Moreau, avec l'autorisation de l'orateur.

Je rappelle que la parole ne peut être donnée que par le président et que son autorisation d'interrompre doit donc accompagner celle de l'orateur.

M. Jean-Moreau. Le projet de loi dont vient de parler M. Lespès, qui devait être déposé avant le 1er septembre, l'a bien été le 4 août au ministère de la défense nationale.

Mais il devait être examiné par le ministre des finances.

Or, visant toutes les tranches de financement pour l'armée de l'air, l'aéronavale et l'aéronautique civile, il comprenait une vingtaine de feuillets. Il ne pouvait pas, en trois semaines, avant le 1er septembre, être examiné par les services de la rue de Rivoli, renvoyé au ministère de la défense nationale et proposé valablement à l'examen des commissions de l'Assemblée nationale au retour des vacances.

Je tiens à bien fixer ce point d'histoire. Ce projet de loi avait été bien déposé, en blanc, d'abord, certes, par M. Ramadier...

M. André Marty. Voilà! « En blanc »! C'est-à-dire qu'il n'y avait rien.

M. Jean-Moreau. ...puis, noir sur blanc, au ministère de la défense nationale. Je tenais à apporter cette précision, car je sais que, lors de la discussion du budget de l'air, on reparlera de cette loi-programme, qui doit être sur le point d'aboutir, comme l'a dit récemment M. Pleven, et retiendra, j'espère, l'attention du Parlement, car, devenue une réalité, elle constituera en quelque sorte le support de l'aéronautique en France et nous permettra d'orienter notre action dans ce domaine au cours des cinq années à venir.

M. Henri Lespès. Je vous remercie, mon cher collègue, de m'avoir aidé à situer les responsabilités. Mais, nous autres, législateurs, nous n'avons pas à nous immiscer dans les débats et les querelles qui peuvent exister entre les représentants du pouvoir exécutif.

Si le Gouvernement estimait ne pas pouvoir déposer sa loi-programme avant le 1er septembre 1949, il aurait dû le préciser lorsque nous en avons discuté.

Ayant pris cet engagement, il devait le tenir. Vous m'avouerez qu'il est un peu scandaleux de nous jeter de la poudre aux yeux en déposant, sous le numéro 8173, le 12 octobre 1949, un projet en blanc, projet qui est encore en blanc aujourd'hui.

M. André Marty. Très bien! Ils ne veulent pas dire ce qu'ils ont l'intention de faire.

M. Pierre Montel. Ce projet a été mis en distribution ce matin même.

M. Henri Lespès. Quel regret alors de n'avoir pas déposé ma demande d'interpellation dix mois plus tôt! Peut-être aurions-nous réussi à faire prévaloir nos prérogatives parlementaires!

C'est là un des points fondamentaux sur lesquels j'insiste. Il y a là une crise de régime sur laquelle vous me permettrez d'insister: la loi du 17 août 1948 prescrivant la discussion avant le 31 décembre 1948 de la réforme fiscale, du statut des entreprises publiques, du plan de modernisation et d'équipement, n'a pas été appliquée. Et il en est de même de la loi du 2 août 1949!

Le Parlement se dessaisit de ses pouvoirs et c'est ainsi qu'un jour il se trouve devant plusieurs milliers de travailleurs réduits brutalement au chômage — je m'excuse de le dire, monsieur le ministre de la défense nationale — alors que longuement il avait étudié ce problème des licenciements.

Nous sommes en pleine illégalité. Je vais même plus loin: tout se passe comme si le Gouvernement nous avait mis devant le fait accompli en licenciant d'abord les ouvriers et en nous présentant ensuite son projet-programme, que nous n'avons pas eu le temps de discuter.

M. le ministre de la défense nationale. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Lespès ?

M. Henri Lespès. Je vous en prie, monsieur le ministre.

M. le président. La parole est à M. le ministre de la défense nationale, avec la permission de l'orateur.

M. le ministre de la défense nationale. Je tiens à rappeller que lors de la discussion de la loi du 2 août 1948 j'avais, en qualité de rapporteur de la commission des finances, personnellement attiré l'attention de l'Assemblée sur le fait qu'il ne serait certainement pas possible au Gouvernement — et je n'en faisais pas partie — de respecter les délais qui lui étaient impartis et qui étaient trop brefs.

En effet, une loi programme d'aviation, qui comporte, vous le savez, des implications techniques et financières considérables, exige beaucoup plus que quelques semaines — surtout des semaines qui coïncident avec les vacances d'été — pour être mise au point. D'ailleurs, nos collègues ont maintenant entre les mains le texte de ce projet.

Vous vous êtes associé à certaines critiques faites tout à l'heure par M. Marty qui a déclaré que l'Etat était le plus mauvais des patrons. Monsieur Lespès, je vous pose les questions suivantes: Y a-t-il beaucoup de patrons qui, dans la situation où se trouvait la S. N. E. C. M. A. il y a deux ans, situation que j'ai dénoncée à la tribune, auraient accordé 3.700 millions de francs pour maintenir l'activité de l'usine ? Y a-t-il beaucoup de patrons comme la IVe République qui, alors que depuis deux ans des licenciements sont reconnus indispensables par tous, y compris les administrateurs ouvriers, les a différés pendant tant de mois ? (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

M. Henri Lespès. Monsieur le ministre, je vous remercie de nous avoir aidés à situer les responsabilités et je vous félicite d'avoir prévu que la loi programme ne pourrait pas être déposée en temps utile. J'en conclus que je suis d'autant plus en droit de critiquer le Gouvernement qui, malgré un avertissement aussi solennel, était passé outre et avait accepté la date du 1er septembre 1949.

M. Jean-Moreau. C'est vous qui l'aviez imposé.

M. Henri Lespès. Certes, mais nous avions, en même temps, discuté longuement les problèmes de licenciement. Etant donné que huit mois se sont écoulés depuis la date légale à laquelle aurait dû être déposé ce projet, je suis en droit de me scandaliser et de dénoncer la carence gouvernementale. C'est une simple argumentation de bonne foi.

Oui, monsieur le ministre de la défense nationale, la S.N.E.C.M.A. nous coûte très cher, mais c'est parce que le Gouvernement n'a pas adopté clairement une politique aéronautique déterminée, parce qu'aucun arbitrage n'est intervenu entre les ministères de la défense nationale et des finances.

On nous a dit que, techniquement, le projet était prêt depuis le mois d'août 1949. Comment peut-il se faire que le ministre des finances — si c'est vraiment lui le responsable, mais il n'est pas là pour me répondre et je le regrette — ait réussi à retarder pendant dix mois la publication d'un document qui, discuté en temps utile, nous aurait permis de prendre des mesures raisonnables dans un autre esprit social?

On stigmatise parfois l'action du parti communiste à l'intérieur de la S. N. E. C. M. A. Pour ma part, je n'hésite pas à dire au Gouvernement que les mesures illégales, je maintiens le mot, qu'il a prises avec cette brutalité, favorisent d'une manière certaine l'action des agitateurs communistes au sein de cette entreprise nationale.

Il s'agit donc de sortir de cette situation. Nous ne ferons pas comme le groupe communiste qui, tout à l'heure, a déposé un ordre du jour sans attendre la réponse du Gouvernement, comme si cette réponse n'existait pas. Non, nous vous entendrons, monsieur le ministre, et nous discuterons ensuite vos conclusions. Mais permettez-moi de vous poser quelques questions très précises.

Première question: la décision de procéder à des licenciements massifs avait-elle été prise par le Gouvernement depuis longtemps ?

Deuxième question: le Gouvernement est-il résolu à soutenir au sein de la S. N. E. C. M. A. une direction assurant la pleine responsabilité de la gestion, afin d'exécuter ce programme de fabrication qu'il faudra bien qu'un jour le Parlement approuve ?

Je vous demande d'ailleurs de nous dire si vous acceptez que cette loi programme soit discutée avec la procédure d'urgence, de manière à résoudre le plus rapidement possible le problème de fond.

A propos des méthodes de direction de l'entreprise, le Gouvernement pourrait-il nous dire pour quelles raisons M. Potez, qui avait autrefois, dans un rapport, clairement défini les problèmes de la S. N. E. C. M. A. et qui a reçu du Parlement, à la suite de votre rapport, monsieur Pleven, des pouvoirs extraordinaires, n'a pas réussi — en apparence du moins, je me trompe peut-être — à améliorer la situation ?

Autrement dit, le sens de ma question est le suivant: si nous adoptons ce programme avec la procédure d'urgence, le Gouvernement est-il décidé à donner à la direction de la S. N. E. C. M. A. les moyens nécessaires pour le mettre en application ?

A notre avis, il n'y a pas de responsabilité possible en dehors d'un véritable contrat qui serait le fondement de l'autorité du président directeur général et qui serait passé par lui avec le Gouvernement dans le cadre de cette loi programme.

Voici ma troisième question: le Gouvernement estime-t-il possible de changer le climat actuel de la S. N. E. C. M. A. ?

Pense-t-il pouvoir réaliser un véritable esprit d'équipe permettant d'utiliser rationnellement l'outillage et d'assurer des délais normaux de fabrication, quelles que soient ces fabrications ? Espère-t-il aboutir, et dans quel délai, à des prix de revient de niveau international ?

En particulier, peut-il nous donner l'assurance que, je le répète, ses ordres de fabrication seront respectés et que le matériel de guerre ne sera pas saboté ?

Quatrième question: le Gouvernement peut-il, sur le plan technique, nous préciser dès maintenant ses projets ?

Monsieur le ministre, vous disiez vous-même dans votre rapport, le 15 juin 1948:

« L'indication sommaire de ces problèmes montre que le projet du Gouvernement — il s'agissait de la nomination de M. Potez — ne peut en aucune manière être considéré comme apportant plus qu'une solution provisoire au problème posé par la S. N. E. C. M. A. et par la volonté française de posséder en territoire français une usine de moteurs à grande puissance animée par une technique française. »

Cette position est-elle vraiment encore celle du Gouvernement ?

M. le ministre de la défense nationale. Certainement, monsieur Lespès, et je le prouverai.

M. Henri Lespès. Vous ajoutiez un peu plus loin: « Il ne faut pas que la sorte de répit qui va résulter, pour la S. N. E. C. M. A., du vote par le Parlement des crédits qui lui sont demandés ait comme conséquence de différer les décisions fondamentales qui doivent être prises, à l'échelon gouvernemental, à cet égard. »

Voilà ce que vous disiez il y a deux ans, monsieur le ministre.

M. le ministre de la défense nationale. Et comme j'avais raison!

M. Henri Lespès. Où en sommes-nous aujourd'hui ?

M. le ministre de la défense nationale. Vous interpellez précisément le gouvernement qui a eu le courage de prendre des décisions.

M. Henri Lespès. Pour quelles raisons ces décisions gouvernementales ont-elles été différées ?

Nous avons déjà eu un échange de vues à ce sujet, mais je voudrais que vous me précisiez également quelles sont les

perspectives d'avenir techniques que nous propose le Gouvernement pour la S. N. E. C. M. A.

Voici ce qu'écrivait tout récemment, le 21 novembre 1949, à M. le président du conseil, le président du syndicat national des cadres et techniciens de l'aéronautique, affilié à la confédération générale des cadres :

« En ce qui concerne les moteurs, s'il est indéniable que nous sommes à l'heure actuelle obligés de recourir à l'importation de matériel étranger, il n'en est pas moins certain qu'il faut considérer que ce doit être là une mesure de caractère transitoire dont la prolongation, en nous mettant à la remorque de l'étranger, consacrerait peu à peu la disparition de notre industrie aéronautique.

« Nous nous refusons à croire qu'en sachant borner nos importations à des limites raisonnables, nous ne puissions plus être capables, dans ce domaine, de produire un matériel utilisable, tant en ce qui concerne ses performances que son endurance. Là aussi, il importe donc de consentir les sacrifices nécessaires pour que soient développées au maximum les recherches indispensables à la mise au point du matériel ».

Voilà donc l'avis précis d'une association de techniciens.

Mais quelles sont, tout d'abord, les intentions du Gouvernement au sujet d'un programme d'études et de recherches ?

Dans un autre passage de la lettre que je viens de citer, il est dit :

« Il est également un autre aspect du problème qui nous préoccupe et sur lequel nous jugeons nécessaire d'attirer aussi, très respectueusement, votre attention, c'est celui de l'unité aéronautique, indispensable à notre relèvement dans ce domaine.

« Dans une autre lettre adressée récemment à M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (air), lettre à laquelle nous nous associons pleinement, M. le président de l'union syndicale des industries aéronautiques fait ressortir le fait qu'aucune suite n'a été, jusqu'à maintenant, donnée à ce plan et que les sociétés tant nationales que privées relevant de l'industrie aéronautique, ne recevant plus depuis de nombreux mois aucune commande d'étude — cela, mes chers collègues, est écrit en novembre 1949 —, se voient aujourd'hui acculées à une situation tragique qui les oblige de jour en jour à comprimer davantage leurs effectifs de techniciens.

« C'est là un fait grave dont les conséquences risquent de se répercuter dans les années à venir s'il n'y est immédiatement porté remède. Seuls les pouvoirs publics peuvent prendre les mesures nécessaires. Ce sont donc eux qui porteraient la responsabilité de ne pas les avoir prises ».

Je vous demande, par conséquent, monsieur le ministre, de nous dire quelle est l'orientation précise de vos projets d'études et de recherches.

Les points auxquels je viens de faire allusion concernent les perspectives d'avenir, mais il ne s'agit pas non plus de négliger les problèmes immédiats.

Voici quelques questions précises sur lesquelles nous aimerions avoir des réponses dépourvues d'ambiguïté :

Quelles sont les intentions du Gouvernement sur la fabrication du moteur 12 S et du moteur 14 R dont il a été tellement discuté ici même ?

Pouvez-vous nous apporter des références officielles sur les performances d'endurance et de puissance de ce moteur ainsi que sur la régularité ou l'irrégularité de ses performances ?

Entendez-vous couvrir de votre autorité, sans la moindre discussion, la direction technique de la S. N. E. C. M. A. et avez-vous l'intention de poser nettement ce problème pour assurer l'essor de notre industrie française ?

Quelle est également votre politique à propos de l'Atar, dont il a été légèrement question tout à l'heure ?

Enfin, — cette dernière question est un peu indiscrète et je m'en excuse — est-il ou non probable que vous conclurez des accords avec la firme anglaise Bristol, soit à propos d'un moteur déterminé, soit pour communiquer à notre aviation une sorte d'éducation dans une ligne technique déterminée ?

En conclusion, mesdames, messieurs, nous nous prononçons, sans la moindre ambiguïté, pour le maintien d'une industrie française des moteurs. Nous croyons à son avenir technique, à condition de changer le climat actuel de la S. N. E. C. M. A. et aussi d'avoir un gouvernement dont la fermeté et la continuité seraient les premières conditions du succès pour appliquer enfin les décisions parlementaires.

M. le ministre de la défense nationale. La fermeté, nous l'avons. La continuité dépend de vous.

M. Edmond Barrachin. Ce n'est pas toujours l'opposition qui a renversé les gouvernements.

M. Henri Lespès. La fermeté, vous l'avez, dites-vous, mais d'une manière que nous aurions souhaité légèrement différente. Quant à la continuité, le témoignage de M. Moreau vient de nous montrer qu'il n'y a peut-être pas une identité de vue constante au sein même du Gouvernement, ce qui ne saurait d'ailleurs nous étonner.

En tout cas, c'est uniquement dans le cadre d'un gouvernement et d'un Etat dignes de ce nom que la notion d'autonomie des sociétés nationales peut reprendre son sens et que la direction et le personnel d'une société nationale peuvent trouver le fondement d'une action conforme à l'intérêt national.

Nous disons également, à l'intention de M. le ministre des finances, que la méthode des petits paquets n'est pas très rentable et c'est pourquoi nous insistons tellement sur l'adoption d'un programme quinquennal qui tienne compte de toutes les réalités.

En définitive, si nous voulons situer le problème de l'industrie aéronautique française en débordant quelque peu du cadre national — car nous n'avons pas le droit de penser uniquement à ce qui se passe en France, il faut regarder à l'extérieur — il nous semble, mes chers collègues, qu'entre un continent asiatique qui s'industrialise et un continent américain qui est en plein essor technique, il faudrait avoir l'audace de penser à ce que serait l'avenir de l'aviation française dans la perspective d'une économie européenne.

Quant à nous, nous nous prononcerons pour que, d'aucune manière, dans cette perspective, ne puissent être sacrifiées les chances de l'industrie française. (*Applaudissements sur certains bancs à gauche et à droite.*)

M. le président. L'Assemblée voudra sans doute renvoyer la suite de la discussion à la prochaine séance ? (*Assentiment.*)

— 9 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Le débat étant assez avancé, je propose à l'Assemblée de tenir la séance de cet après-midi à seize heures, au lieu de quinze heures trente, comme il avait été précédemment prévu. (*Très bien! très bien!*)

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

En conséquence, aujourd'hui à seize heures, deuxième séance publique :

Suite de la discussion des interpellations sur la fermeture d'usines de constructions aéronautiques.

A vingt et une heures, troisième séance publique :

Suite de la discussion des interpellations inscrites à l'ordre du jour de la deuxième séance.

La séance est levée.

(*La séance est levée à douze heures cinq minutes.*)

Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée nationale,
PAUL LAISSY.

1re LÉGISLATURE

SESSION DE 1950 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 90e SÉANCE

2e Séance du Mardi 2 Mai 1950.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.

2. — Excuse et congé.

3. — Demandes d'interpellation.

4. — Fermeture d'usines de constructions aéronautiques. — Suite de la discussion d'interpellations.

MM. Henri Bouret, interpellateur; Maroselli, secrétaire d'Etat aux forces armées (air); Jean-Moreau, Lespès.

Discussion générale: MM. Métayer, Moynet, Cayeux, Bichet, Bouxom, René Pleven, ministre de la défense nationale; Henri Bouret.

Renvoi de la suite de la discussion à la séance du soir.

5. — Propositions de la conférence des présidents.

MM. Garaudy, Robert Prigent, secrétaire d'Etat à la présidence du conseil.

Décision de maintenir la proposition de la conférence des présidents pour l'interpellation de M. Garaudy.

MM. Michelet, Lussy, July.

Décision, au scrutin, de ne pas adopter la proposition de M. Michelet tendant à supprimer le quatrième paragraphe des propositions de la conférence des présidents.

Adoption des propositions de la conférence des présidents.

6. — Ordre du jour

PRESIDENCE DE M. EDOUARD HERRIOT

La séance est ouverte à seize heures.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la première séance de ce jour a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

EXCUSE ET CONGE

M. le président. M. Nisse s'excuse de ne pouvoir assister à la séance de ce jour et demande un congé.

Le bureau est d'avis d'accorder ce congé.

Conformément à l'article 42 du règlement, je soumets cet avis à l'Assemblée.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le congé est accordé.

— 3 —

DEMANDES D'INTERPELLATION

M. le président. J'ai reçu les demandes d'interpellation suivantes:

De M. Chausson: 1° sur le lock-out décidé illégalement le 17 avril 1950 par la direction de l'usine de la Harque à Tulle; 2° sur le licenciement d'une partie du personnel; 3° sur l'occupation par la police de cet établissement pour favoriser les desseins de l'employeur (trust Brand poursuivi en justice depuis la libération pour collaboration avec l'ennemi, non encore jugé); 4° sur l'état de siège auquel a été soumise la ville de Tulle pendant quelques jours, par plusieurs compagnies de C. R. S. et de forces policières, que les habitants considéreraient mieux utilisées à châtier les assassins de leurs martyrs fusillés ou pendus en 1944 plutôt qu'à la répression envers les ouvriers en lutte pour leurs légitimes revendications.

De M. Tourné, sur les conditions dans lesquelles est reparu, avec le même titre, le journal de la collaboration *L'Indépendant* des Pyrénées-Orientales;

De M. Roger Garaudy, sur la mesure inadmissible prise à l'égard du savant Joliot-Curie, qui vient d'être relevé de ses fonctions de haut commissaire de l'énergie atomique et de membre du comité de l'énergie atomique, au mépris des intérêts de la science française, des intérêts de la nation et de la cause de la paix;

De M. Lisette, sur les épidémies qui sévissent périodiquement au Tchad et sur les mesures que le Gouvernement compte prendre pour mettre fin à cet état de choses;

De M. Pierre Fayet, sur l'abus de pouvoir que vient de commettre le préfet d'Alger en lock-outant les employés des tramways de cette ville, à la suite d'une grève de vingt-quatre heures pour obtenir la prime mensuelle de 3.000 francs.

La date de ces débats sera fixée ultérieurement.

— 4 —

FERMETURE D'USINES DE CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES

Suite de la discussion d'interpellations.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion des interpellations sur la fermeture d'usines de constructions aéronautiques.

La parole est à M. Bouret, dernier interpellateur.

M. Henri Bouret. Mesdames, messieurs, le 14 avril de l'année dernière, le Gouvernement déposait sur le bureau de notre Assemblée un projet de loi portant organisation des sociétés nationales de constructions aéronautiques et de la S. N. E. C. M. A.

L'exposé des motifs nous rappelait, d'une part, que la S. N. E. C. M. A. était toujours placée sous le régime d'un statut provisoire, en vertu de la loi du 2 juillet 1948; d'autre part, que les conclusions de la commission chargée d'élaborer un projet de réorganisation desdites sociétés nationales étant déposées, il convenait d'établir la vie de ces entreprises sur une base enfin plus stable que celle sous le régime de laquelle elles avaient fonctionné jusque là.

En réalité, le projet dont nous étions saisis pouvait s'analyser en deux parties essentielles:

Dans une première série d'articles, il nous était demandé de faire confiance au Gouvernement pour réorganiser ces entreprises et verser au secteur privé les usines qui ne lui paraissaient pas indispensables aux besoins de notre construction aéronautique.

En second lieu, le projet prévoyait un certain nombre de dispositions financières donnant aux sociétés les garanties nécessaires à l'établissement de leurs marchés, et donnait à la S. N. E. C. M. A. la possibilité de bénéficier d'avances du Trésor jusqu'à concurrence de 2 milliards 500 millions.

La commission de la défense nationale était immédiatement saisie de ce projet et, après de nombreuses séances d'étude, par la voix de notre collègue Pierre-Henri Teitgen, devait rapporter devant notre Assemblée sur des dispositions sensiblement différentes de celles dont nous avions été saisis au départ.

En effet, tout d'abord, la commission de la défense nationale établissait une distinction entre les usines qui avaient été versées dans le secteur dit reconverti et les usines travaillant encore effectivement à la production aéronautique.

En second lieu, la commission de la défense nationale décidait qu'au 1er septembre de l'année dernière, au plus tard, un projet de plan quinquennal de constructions aéronautiques devait être déposé sur le bureau de notre Assemblée.

C'est dans ces conditions que nous avions discuté et adopté un texte qui devait devenir la loi du 2 août 1949, non sans que se soit produit en séance un conflit, assez léger d'ailleurs, entre la commission de la défense nationale et la commission des finances, dont monsieur le ministre de la défense nationale, vous étiez alors le rapporteur.

Au terme de ce conflit, la commission de la défense nationale devait assouplir quelque peu les dispositions qu'elle avait initialement prises, donnant au Gouvernement plus de liberté dans cette réorganisation, et lui permettant de verser au secteur privé non seulement les usines travaillant à la reconversion, mais également quelques usines réputées inutiles à la réalisation du plan à venir.

Mais je tiens à rappeler ici avec force que si l'Assemblée avait accepté, sur proposition de la commission des finances, cet assouplissement, c'était en réalité parce que la date fixée pour le dépôt du plan donnait à tous ceux qui étaient soucieux de voir la France garder un important potentiel de construction aéronautique, une garantie certaine.

Depuis lors, les jours ont passé et il a fallu attendre cet après-midi pour voir venir en distribution le rapport gouvernemental portant plan quinquennal de constructions aéronautiques.

Je ne sais s'il y a un lien de cause à effet entre le dépôt de ce projet et les interpellations qui se sont succédé aujourd'hui, mais quand bien même celles-ci n'auraient abouti qu'à ce simple résultat, je veux croire qu'elles n'auront pas été tout à fait inutiles.

Toujours est-il que tel était le sens de mon interpellation. Je voulais marquer ici l'inquiétude d'une grande partie de nos collègues en constatant le régime d'instabilité et d'insécurité dans lequel continuaient à travailler nos ouvriers et nos techniciens de l'aéronautique.

Il y a trois raisons essentielles à notre inquiétude d'aujourd'hui. Bien que n'ayant pu encore analyser dans toutes ses dispositions le projet dont nous sommes saisis, en ce qui concerne le plan quinquennal, puisqu'il vient seulement de nous être distribué, il suffit de lire les dispositions budgétaires pour constater que le Gouvernement a accepté pour 1950 une importante réduction de 2 milliards de francs sur les crédits d'études et de prototypes. Ceci nous inquiète, pour une industrie qui est en perpétuelle évolution, résolument tournée vers l'avenir, où les progrès de la technique invitent chaque jour à des recherches, à des études nouvelles, et c'est au moment où la compétition internationale est si vive à cet égard que vous acceptez cette réduction de 2 milliards.

Vous savez, mes chers collègues, que nous n'avons malheureusement pas l'initiative des dépenses, et c'est par conséquent par le seul biais de cette interpellation que nous avons la possibilité de marquer notre inquiétude au Gouvernement.

En second lieu, les rumeurs qui ont circulé au sujet du plan quinquennal nous font redouter que les dispositions de ce projet ne se trouvent, pour reprendre une expression qui fut employée par vous, monsieur le ministre de la défense nationale, dans cette enceinte, « au-dessous de la ligne de flottaison » de notre industrie aéronautique.

Mais on dit qu'il prévoit seulement, étalés sur cinq années, des crédits de 150 milliards de francs.

A une époque où ces crédits sont inférieurs à ceux qu'un pays comme la Grande-Bretagne consacre en une année à son industrie aéronautique, cette pauvreté est pour nous un immense sujet d'inquiétude pour l'avenir.

Enfin, je voudrais surtout insister sur la crise morale qui règne actuellement dans tous les milieux aéronautiques, en particulier au sujet des recherches et études.

Dois-je rappeler, monsieur le ministre, qu'en 1949, sur une promotion de 36 ingénieurs sortis de l'Ecole nationale supérieure de l'aéronautique, 16 seulement sont restés travailler dans les usines aéronautiques. Indépendamment des licenciements effectués à la S. N. E. C. M. A. et dans toutes les autres entreprises, les départs que nous enregistrons nous font craindre que la jeunesse intellectuelle et scientifique de notre pays ne s'oriente, dans les mois et les années qui viennent, vers d'autres branches de production, alors que les entreprises de constructions aéronautiques représentent, en matière industrielle, la pointe avancée du progrès, et que les travaux et recherches effectués dans ce domaine constituent un apport précieux pour les autres secteurs de production.

Telles sont les raisons qui, indépendamment de ces licenciements brutaux de la S. N. E. C. M. A., m'ont incité à vous interpeller.

Lorsque vous étiez, monsieur le ministre de la défense nationale, à votre banc de député, nous avons apprécié bien souvent la vigueur avec laquelle, intervenant au nom de la commission des finances, vous défendiez les droits du Parlement.

C'est pourquoi nous aurions aimé que les licenciements de la S. N. E. C. M. A., représentant une réduction du tiers de l'effectif total, s'effectuent non seulement dans le cadre d'un plan de réorganisation, mais également pendant la session parlementaire et, éventuellement, après audition par notre commission de la défense nationale.

Or, malheureusement, nous avons déjà eu l'occasion d'entendre M. le secrétaire d'Etat à l'air et vous-même, monsieur le ministre, devant des commissions, plus particulièrement devant la commission de la défense nationale, et jamais nous n'avons été alertés sur la possibilité de ces licenciements.

Il n'est que de lire le rapport si intéressant, présenté au nom de la commission des finances par M. Jean-Moreau, pour constater qu'aucun licenciement n'était en vue.

M. Jean-Moreau note, en effet, qu'en ce qui concerne la S. N. E. C. M. A. tous les licenciements ont été effectués dans le courant de 1949, et il ne nous annonce, à cet égard, aucune mesure nouvelle pour l'exercice 1950. M. Jean-Moreau, je crois, est particulièrement qualifié pour nous renseigner à cet égard.

Tels sont nos sujets d'inquiétude.

M. Jean-Moreau. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Henri Bouret. Volontiers.

M. Jean-Moreau. Ce n'est pas à l'égard de la S. N. E. C. M. A. que mon rapport indique qu'il n'y aura pas de licenciements. Dans le budget annexe des constructions aéronautiques, les trois sections comportent pour les Ateliers industriels de l'air un nombre d'ouvriers exactement semblable à celui de l'an dernier, mais il s'agit là des établissements dépendant de la direction technique et industrielle de l'aéronautique, et non pas des sociétés nationales ou des sociétés privées.

Je tenais à rectifier, mon cher collègue, afin que vous ne puissiez pas croire que mon rapport indique qu'il n'y aura pas de licenciements dans ces sociétés. C'est seulement dans les Ateliers industriels de l'air que mon rapport indique qu'il n'y en aura pas, et cela d'après les documents du ministère de l'air qui m'ont été fournis comme rapporteur.

M. Henri Bouret. Je vous remercie de ces précisions, mon cher collègue, nous aurons d'ailleurs l'occasion d'ici quelques jours

de reprendre ce problème à propos de la discussion du budget de l'air, mais il me semble avoir bien lu.

Je ne veux pas insister davantage sur ces licenciements qui ont surpris non seulement la majeure partie de nos collègues, mais l'opinion du pays, et qui nous inquiètent d'autant plus que si nos renseignements sont exacts, ils ont porté essentiellement sur ce qui représente véritablement l'avenir de nos propulseurs, c'est-à-dire sur le secteur d'études et de recherches, sur la direction technique.

Je ne veux pas anticiper à cet égard sur les explications que M. le ministre de la défense nationale ne manquera pas de nous donner tout à l'heure et que mon interpellation avait pour objet essentiel de provoquer. Je voudrais simplement marquer dès maintenant dans quel sens nous voulons voir orienter l'action du Gouvernement.

Tout d'abord, nous demandons que, s'il y a des compressions à effectuer avant que nous ayons discuté du plan, ces compressions en aucune manière ne portent sur les services d'études et de recherches.

Il est certain qu'à la S. N. E. C. M. A. plusieurs échecs ont été enregistrés sur la production des moteurs à piston. Mais même dans ce domaine il apparaît que nous pouvons encore faire travailler nos techniciens pendant plusieurs mois ne serait-ce que sur la mise au point de moteurs comme le 12 S et surtout comme le 14 R.

Il y a quelques jours, je lisais une interview de M. le secrétaire d'Etat à l'air annonçant la commande à la S. N. E. C. M. A. de près de 200 moteurs 14 R. C'est une bonne nouvelle. Mais il faut reconnaître qu'à l'heure actuelle, s'il y a amélioration de l'endurance de ce moteur, des progrès importants sont encore à réaliser.

Dans ces derniers jours, nous avons été saisis d'avis techniques émanant des ingénieurs de la S. N. E. C. M. A. et appelant notre attention sur l'endurance améliorée de certains moteurs actuellement montés sur des hydravions de la marine.

Je crois que deux d'entre eux sont arrivés respectivement à 450 heures et 463 heures de fonctionnement sans aucun incident. Il y a là, incontestablement, des éléments d'espoir, mais pour arriver aux 800 heures que représente actuellement le délai imposé aux revisions périodiques sur les moteurs américains montés sur les avions d'Air France, il reste encore du pain sur la planche pour nos ingénieurs et pour nos techniciens; si bien qu'en se tenant dans le strict domaine des moteurs à piston, il apparaît qu'il n'y a pas de compression sensible à réaliser pour l'instant.

Restent surtout les productions d'avenir; le turbo-propulseur, d'abord, qui représente une machine de transition pour les moyennes altitudes et les moyennes distances, domaine dans lequel nous sommes, malheureusement, encore très en retard. On nous annonce depuis bientôt trois ans la sortie du T. B. 1000. Or, cette machine est encore au banc d'essai au sol, et à ma connaissance nous ne sommes pas encore à la veille de pouvoir commencer les essais en vol sur l'un de nos prototypes. Viennent ensuite les turbo-réacteurs. On nous annonce le Atar 101, et nous avons quelque raison d'espérer que cette machine représente un progrès technique considérable, encore que depuis un an, des turbo-réacteurs comme l'Avon anglais ou l'Allison américain nous donnent encore à réfléchir sur l'importance de l'effort que nous avons à fournir.

Enfin, il y a un domaine dans lequel la technique française a marqué son empreinte, sous la direction de l'un de nos plus prestigieux ingénieurs, M. Leduc, je veux parler du statoréacteur.

Or, à ma connaissance, monsieur le ministre, l'ingénieur Leduc travaille encore avec des moyens beaucoup plus proches de l'artisanat que d'une véritable production industrielle. N'y aurait-il pas possibilité d'établir, sinon une fusion organique avec les services de recherches de la S. N. E. C. M. A., tout au moins une liaison solide, et de mettre délibérément à la disposition de l'ingénieur Leduc d'importants moyens industriels non seulement en crédits, mais en hommes, qui lui permettraient de pousser le rythme de ses travaux et nous placeraient, en matière de statoréacteur, non seulement dans la conception, mais aussi dans la réalisation en flèche du progrès mondial ? (*Applaudissements au centre et à droite.*)

En dernier lieu, reste la technique de propulsion des engins téléguidés. Il apparaît que le problème n'a pas été vu d'assez près par la direction technique de la S. N. E. C. M. A. Là encore, il y a matière à étude pour nos ingénieurs, en sorte que l'ensemble de ces techniques que je viens d'énumérer rapidement nous permet, je le crois, d'envisager une activité intense du bureau d'études de la S. N. E. C. M. A. et nous permet de considérer que, même si on abandonne en partie les études sur les moteurs à piston, dans de multiples autres branches il y a large matière à investigations et réalisations.

Telles sont les raisons qui, à mon sens, nous permettent l'espoir sur le plan technique.

Il y a également un problème politique qui est posé, qui a été évoqué ce matin par les orateurs du groupe communiste, et sur lequel je voudrais m'arrêter un instant.

Il suffit d'ouvrir les journaux pour s'apercevoir que la consigne quotidienne donnée aux militants communistes, c'est de s'opposer dans les usines aéronautiques à la fabrication du matériel de guerre. Et ici je veux poser nettement le problème. Il y a trois moyens d'occuper nos techniciens et nos ouvriers de l'aéronautique. Le premier consiste à construire des avions ou des moteurs pour le transport civil; le second consiste à les utiliser à la construction de cellules ou de moteurs destinés à la défense nationale et, le troisième, à les utiliser dans le cadre de la reconversion.

Tout d'abord, en ce qui concerne cette troisième hypothèse, le Parlement, dans les débats du mois de juillet de l'année dernière, s'est prononcé de la manière la plus nette pour verser au secteur privé les usines qui travaillent à la reconversion.

Il nous reste par conséquent à examiner ou bien la production d'avions et de moteurs pour l'aviation de transport ou bien la production de matériel pour la défense nationale. Ceux de nos collègues communistes qui suivent cette question de près savent que les besoins de transport de l'Union française suffiraient à couvrir un dixième de l'activité des usines aéronautiques. Par conséquent, il est évident que, si l'on veut maintenir un potentiel aéronautique important, il faut bien accepter d'utiliser nos ingénieurs et nos techniciens à la fabrication de cellules, de moteurs ou de réacteurs servant à la défense nationale.

Je suis persuadé, pour ma part, que si l'on organisait un referendum dans les usines de construction aéronautique posé sous la forme suivante: Voulez-vous que les moteurs ou cellules construits dans l'usine servent à la défense nationale, ou voulez-vous qu'on les limite à la construction d'avions civils ? je suis persuadé que les techniciens et les ouvriers soucieux d'éviter le chômage se prononceraient de la façon la plus nette pour que la France ne soit pas, comme on l'a dit quelquefois, la piétaille du monde occidental, mais pour que la France ait une armée de l'air digne de son passé aéronautique (*Applaudissements au centre*), indispensable à l'équilibre de son potentiel de défense nationale.

C'est un problème qu'il fallait poser et, dès lors, monsieur le ministre, je ne méconnais pas vos difficultés en ce qui concerne le moral des ouvriers et le rythme de la production.

L'essentiel d'ailleurs, en définitive, me paraît l'insécurité dans laquelle travaillent nos techniciens.

On rapporte que, dans certains secteurs, le personnel réduit le rythme de la production parce qu'il redoute des licenciements au terme du marché, lorsque la commande aura été effectivement réalisée. Je n'approuve pas entièrement, bien entendu, cette manière d'agir et de penser, mais elle se conçoit tout de même dans une certaine mesure. Si l'on veut que nos techniciens et nos ouvriers produisent, il faut qu'ils sachent qu'au terme d'une commande une autre suivra. Il faut un plan. C'est le seul moyen de leur assurer et la sécurité et le pain quotidien. (*Applaudissements au centre.*)

Telles sont, monsieur le ministre, les observations que je voulais présenter dans ce débat.

Vous vous êtes fait à maintes reprises, au nom de la commission des finances en particulier, dans les années passées, le défenseur de la production aéronautique. Je vous demande aujourd'hui d'utiliser, en face de vos collègues — de votre redoutable collègue des finances, en particulier (*Sourires*) — toute votre puissance de persuasion, pour les convaincre qu'un matériel aéronautique français et qu'une armée de l'air puissante sont la condition indispensable de notre défense nationale.

Nous évoquerons à nouveau ce problème dans quelques jours, car je ne veux pas entamer aujourd'hui la discussion des crédits de l'air, d'une part, et la discussion du plan quinquennal, de l'autre. Toujours est-il qu'il importe de ne pas descendre en dessous du seuil...

M. René Pleven, *ministre de la défense nationale.* Très bien!

M. Henri Bouret. ...et qu'il importe avant tout de redonner confiance à tous ceux qui servent l'aviation française. (*Applaudissements au centre.*)

Je relisais hier, avec beaucoup d'intérêt, le rapport substantiel que, le 18 juin 1948, dans un débat analogue, vous soumettiez à nos méditations, au nom de la commission des finances, et j'y trouvais cette phrase à laquelle, je le crois, tous nos collègues pourraient adhérer. Vous écriviez alors, monsieur le ministre:

« L'Assemblée nationale doit comprendre que si la nation doit avoir une industrie d'aviation, et en premier lieu une industrie des moteurs, il ne faudra pas s'étonner si plusieurs années d'efforts coûteux sont nécessaires avant que des résultats substantiels puissent être évidents ».

Et vous ajoutiez: « Il faut, pour cela, non seulement des crédits, mais aussi des hommes, qui sont lents à former, à recruter et à constituer en équipes ».

Monsieur le ministre, je n'ai pas de meilleure conclusion à donner à ces observations.

Et c'est persuadé que les explications que vous allez nous apporter nous permettront de vous juger sur des actes que nous donnons notre pleine adhésion à des paroles aussi sages. (*Applaudissements au centre et sur divers bancs à gauche et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux forces armées.

M. André Maroselli, *secrétaire d'Etat aux forces armées (air).* Mesdames, messieurs, depuis trois ans, et à plusieurs reprises, l'Assemblée a été appelée à connaître des difficultés de l'industrie aéronautique, et plus particulièrement de l'industrie des moteurs d'avion.

Elle s'est efforcée de préciser les règles que devrait suivre le Gouvernement pour réorganiser la S. N. E. C. M. A. et procéder à l'assainissement financier et économique qui a été maintes fois réclamé.

Si, en effet, le problème de notre industrie nationale des moteurs d'avion intéresse au plus haut point l'organisation de la défense nationale du pays, il est évident qu'il intéresse aussi, et malheureusement d'une manière aiguë, les finances de la nation.

Je rappelle à l'Assemblée que c'est sur l'initiative de la commission des finances que s'est instauré un débat sur l'organisation et la gestion de la S. N. E. C. M. A., ainsi que sur les enseignements que comportait cette gestion.

Le rapport présenté à cette occasion par M. Pleven, aujourd'hui ministre de la défense nationale, sur le projet de loi réorganisant la société, et les débats qui se sont concrétisés par la loi du 2 juillet 1948 sont restés sans doute dans les mémoires.

Mais le problème de la réorganisation de la société n'avait guère avancé. Aussi, un an presque jour pour jour après les débats de 1948, l'Assemblée fut amenée à discuter d'un texte relatif à la réorganisation des sociétés nationales de construction de cellules et de la S. N. E. C. M. A.

Deux préoccupations essentielles s'étaient affirmées. Tout d'abord l'Assemblée demanda au Gouvernement de délimiter le patrimoine industriel qui lui était nécessaire pour assurer l'exécution des programmes de l'aéronautique française et la satisfaction de nos besoins civils et militaires.

Mais l'Assemblée demanda aussi au Gouvernement de penser à l'avenir et de prévoir dans une loi, dite « loi de programme quinquennal », la politique de constructions aéronautiques du pays.

Les directives de l'Assemblée se sont traduites par la loi du 2 août 1949.

Cette loi, d'une part, déclarait que l'objet essentiel des entreprises aéronautiques ne pouvait être modifié ou étendu qu'en vertu d'une autorisation législative, et prévoyait la réorganisation des sociétés par suppression ou fusion du nombre des usines.

C'est dans ces conditions que le décret du 4 août 1949 a retiré à la S. N. E. C. M. A. l'usine d'Argenteuil, dont l'activité n'était pas consacrée aux fabrications aéronautiques.

En même temps, la loi décidait qu'un programme quinquennal des constructions aéronautiques serait fixé pour la période allant du 1er janvier au 31 décembre 1954.

Tels sont les différents débats qui ont été jalonnés par plusieurs textes de réorganisation.

Mais quatre ans d'efforts n'ont pas permis d'assainir complètement la situation de la S. N. E. C. M. A. et il a toujours manqué un programme d'ensemble. En outre, dans le domaine technique, les résultats obtenus ont été très inférieurs à ceux qui étaient escomptés. Retards et échecs à la mise au point se sont évidemment répercutés sur le programme de fabrications et d'études, et finalement la situation est devenue à peu près sans issue.

Quelle est, en effet, au point de vue technique, l'histoire de la S. N. E. C. M. A.? La nécessité de sa réorganisation et l'amélioration de la qualité de sa production ne datent pas d'aujourd'hui. Aucune société industrielle n'a connu autant de difficultés qu'elle, et ces difficultés trouvent leur explication dans la politique suivie immédiatement après la libération.

Avant la guerre déjà, la France était en arrière dans la course à la puissance. Aussi, *a fortiori*, au lendemain des hostilités, l'industrie française des moteurs devait-elle être placée dans une situation critique.

Pendant quatre années, cette industrie avait fait, chez tous les belligérants, des progrès immenses. Coupés du dehors, les techniciens français n'avaient pu suivre tous les progrès techniques et scientifiques réalisés à l'étranger.

Mal renseignés sur le point où en était arrivée la technique des propulseurs dans le monde, ignorant les délais et les crédits nécessaires à la mise au point des moteurs de grande puissance, indifférents au programme des cellules et ne se souciant pas du marché existant ou seulement possible, les techniciens alors chargés de définir la politique française des propulseurs, en accord d'ailleurs avec la direction technique de la S. N. E. C. M. A., se lancèrent dans un programme grandiose, ne correspondant ni à un besoin, s'il avait réussi, ni à nos moyens techniques et financiers.

En outre, au lieu de se limiter à une activité strictement aéronautique, au lieu de concentrer crédits et travail sur la chose aéronautique, au lieu de mettre au point les moteurs immédiatement nécessaires aux divers utilisateurs et de travailler dans ces bureaux d'études aux réacteurs de demain, de 1945 à 1948, la S. N. E. C. M. A. se lança, avec combien d'imprudence et de légèreté, dans une politique de reconversion.

L'ensemble devient, ainsi que le déclarait M. Pleven lors des débats de juin 1948, un véritable monstre industriel.

Qu'on en juge: La société croyait être en mesure de produire n'importe quoi. La gamme des fabrications était extrêmement composite. Elle comprenait un grand nombre de types de moteurs produits en petites quantités: B M W, 132, 12 S, 14 X, 14 N, 14 R et 14 U.

Le programme d'études et de fabrications de l'atelier de prototypes était plus ambitieux encore, puisqu'il portait la gamme de nos recherches, et par conséquent de toute notre fabrication, jusqu'aux 5.000 chevaux du 36 T, en passant par les 3.000 chevaux du moteur 28 V et de la turbine FA 1000, sans oublier bien entendu les activités de reconversion. Car en même temps on fabriquait des tracteurs agricoles, des compresseurs, des écrémeuses, des moteurs de tracteurs et des vélomoteurs.

Du moteur de 5.000 chevaux au vélomoteur, en passant par les ustensiles de ménage, quelle société aurait pu assumer des tâches aussi multiples? Il aurait fallu aux dirigeants de la S. N. E. C. M. A. une compétence universelle pour conduire à bien des activités aussi diverses.

Est-ce bien cela que le pays avait voulu? Lorsqu'il a décidé la nationalisation des entreprises aéronautiques, il a entendu placer sous l'autorité de l'Etat l'étude et la fabrication de matériels d'un intérêt primordial pour la défense nationale.

Il n'a pas voulu que les deniers publics fussent engagés et, oserai-je dire, dilapidés, soit pour des fabrications militaires non valables, soit, en ce qui concerne la reconversion, dans des directions où il était clair que l'initiative privée suffisait à donner satisfaction aux besoins.

En résumé, voici les causes des embarras actuels de la société: Adoption pour 1945-1946 d'un programme de travail dépassant de beaucoup les besoins nationaux, et cela, bien que l'avance technique étrangère nous interdise pour longtemps toutes possibilités d'exportations, notamment dans le domaine du moteur conventionnel à pistons.

En deuxième lieu, gonflement des effectifs en vue de créer une industrie de moteurs gigantesque qui n'aurait été correctement utilisée que si elle avait alimenté au moins la moitié du monde en moteurs de tous types.

Retards techniques importants en certains domaines, notamment en matière de propulseurs nouveaux, tels que réacteurs et turbines à hélices.

Enfin, manque d'intérêt évident porté à la mise au point des moteurs de conception déjà ancienne et, de surcroît, indispensables à l'équipement des cellules françaises existantes.

La réorganisation était donc devenue nécessaire et urgente. Engagée dans une telle aventure, la société ne tarda pas à se trouver en état de sous-activité. La charge de travail n'étant pas en rapport avec les installations et les effectifs des usines, le rendement devait naturellement tomber très bas.

Alors que des mesures de réorganisation étaient envisagées et que des négociations se poursuivaient entre la direction de la S. N. E. C. M. A., le ministre de la défense nationale et moi-même pour assainir la situation financière, l'usine Kellermann était occupée le 14 avril en fin d'après-midi.

Le président directeur général de la société avait fait connaître aux représentants du personnel les conditions dans lesquelles le conseil d'administration serait amené à réaliser la réorganisation de l'entreprise. Il avait précisé que cette réorganisation serait soumise au conseil d'administration, pour décision, dès que la direction serait en possession des propositions du Gouvernement sur les programmes définitifs d'études et de fabrications ainsi que sur les mesures financières correspondantes.

Pourtant, l'occupation de l'usine fut brutalement décidée par la C. G. T. Un tract intitulé: « Le coup de force est imminent », distribué dans les usines, conviait tout le personnel à une assemblée générale.

A dix-huit heures, avant même que cette réunion se terminât, des ouvriers commencèrent à installer des barricades, des personnes étrangères s'introduisirent dans l'usine, où se trouvaient alors 400 personnes.

Il est réconfortant, d'ailleurs, de souligner que le personnel de l'équipe quitta son travail à l'heure normale, vers vingt-deux heures trente. En définitive, 200 ouvriers et employés seulement ont pris part à cette occupation. Ceci montre parfaitement que le personnel de l'usine Kellermann avait compris et savait l'importance comme la nécessité des négociations en cours.

L'usine fut évacuée dans la nuit, dans les conditions que les journaux ont relatées et sur lesquelles le ministre de l'intérieur donnera les indications que pourrait solliciter l'Assemblée.

La préoccupation essentielle du Gouvernement est de sauver ce qui peut et ce qui doit être sauvé. Mais pour cela, il a fallu liquider les erreurs du passé.

La réorganisation est nécessaire. Trois groupes de raisons l'imposent: les effectifs pléthoriques, les insuffisances techniques, les pertes financières.

En ce qui concerne les effectifs pléthoriques, en effet, les chiffres donnent une idée du gonflement extraordinaire dont avaient été l'objet les établissements dépendant de la S. N. E. C. M. A.

Alors que, au 1er janvier 1939, l'ensemble des établissements Gnome et Rhône, Argenteuil et Billancourt, qui forment aujourd'hui le groupe de la S. N. E. C. M. A., comptait 12.500 ouvriers, cet effectif avait été porté le 1er janvier 1946, à près de 15.000 ouvriers. Au 1er janvier 1947, il dépassait le chiffre de 16.000.

Or, il faut que l'Assemblée sache qu'avec 8.000 ouvriers et ingénieurs, Bristol alimente en moteurs une partie importante du monde de l'air, et que Pratt et Whitney, avec un total de 15.000 personnes, fournit près de 80 p. 100 des moteurs de grande puissance de l'aviation mondiale.

Il semble bien, lorsque l'on considère le programme sur lequel avait été lancé la S. N. E. C. M. A., qu'il n'a pas été tenu compte des réalités du marché mondial.

La fabrication des moteurs n'est pas une fin en soi. Il s'agit de fournir des moyens de propulsion de qualité pour équiper les cellules existantes nécessaires aux divers utilisateurs dans la limite des crédits qui leur sont accordés.

L'examen de la loi programme montrera à cette Assemblée que si elle s'en tient à la première tranche seulement de ce plan de réarmement aérien, moins de 500 moteurs de 1.600 CV au total seront à fabriquer en cinq ans.

Le calcul montre que les effectifs productifs nécessaires sont très réduits. Si les deux tranches du plan quinquennal étaient approuvées, c'est moins de 1.600 de ces moteurs qu'il serait utile de fabriquer.

A la base des difficultés rencontrées par la S. N. E. C. M. A. se trouve effectivement ce manque de réalisme quant aux besoins de la nation.

Le Gouvernement n'entend pas se lancer une fois de plus dans une telle politique. C'est dans ce but qu'il entend réorganiser la S. N. E. C. M. A. pour l'amener à un volume correspondant aux réalités françaises.

En août 1949, après le retrait de l'usine d'Argenteuil, les effectifs ont été portés à un chiffre sensiblement égal à 9.600 personnes. Mais étant donné la sous-activité de l'usine, le niveau limité de la fabrication, ce chiffre était lui-même exédentaire.

L'Assemblée se souvient aussi des constatations qui avaient été faites par M. Pleven: La politisation, le favoritisme politique dont on a parlé ce matin, pratiqués à tous les échelons, sous toutes ses formes, ont paralysé et retardé les mesures de réorganisation indispensables, en même temps qu'ils démoralisaient l'ensemble du personnel par des abus ou des injustices évidentes.

La mauvaise qualité de certaines fabrications constitue en outre une autre source de difficultés particulièrement pénibles à rappeler.

Ainsi s'expliquent des mécomptes dont la conséquence, fort onéreuse pour l'exploitation et menaçante pour la main-d'œuvre, a été l'interruption de la fabrication en série de moteurs qui n'avaient pas fait suffisamment leurs preuves.

La S. N. E. C. M. A. avait cru pouvoir s'orienter vers des productions nouvelles. Elles n'ont pas résisté à l'examen sérieux ds leur opportunité, de leur valeur technique et de leur coût. Aussi, ces études ont-elles été abandonnées, en particulier, comme je le rappelais tout à l'heure, celles concernant le moteur de 5.000 CV.

Or, pendant ce temps, le perfectionnement des trois catégories de moteurs sur lesquelles ont été passés des marchés de série n'avait pas été poursuivi avec le soin nécessaire, et les utilisateurs ne pouvaient employer continuellement les moteurs 12 S, 14 N et 14 R.

Dès la cessation des hostilités entrèrent en service des transports aériens actionnés par des moteurs américains éprouvés par une expérimentation portant sur le fonctionnement de plus d'une centaine de milliers de moteurs et dont la qualité et l'endurance avaient été portées à un degré très élevé.

D'autre part, les pilotes militaires français qui avaient conduit des appareils alliés s'inquiétaient du taux anormal d'indisponibilité des avions munis des moteurs de fabrication française, en particulier du 12 S, qu'ils utilisèrent en grand nombre.

Sur le 12 S, moteur de faible puissance qui developpe 580 CV, la confection des pièces de rechange en partant de matériaux français a exigé de nombreuses mises au point. La société n'a pu atteindre l'homogénéité des fabrications de nature à éviter des incidents systématiques demeurés fréquents.

Le 14 N, moteur de 1.150 CV a connu des défaillances diverses, dont la plus grave concernait la mise au point des cylindres. Ces difficultés ont arrêté la sortie du 14 N pendant un an, et Air France a renoncé à l'utiliser.

Le 14 R, moteur de 1.600 CV, a présenté des défectuosités assez graves pour que l'arrêt temporaire des fabrications ait été décidé dans le premier semestre de 1948.

A la fin de la même année, un effort tardif a été développé pour améliorer ces moteurs en endurance.

Ils sont destinés à l'équipement des cargos moyens de l'armée de l'air. Mais aujourd'hui encore, un délai de deux ans pour la mise au point est estimé nécessaire.

Devant ces insuffisances techniques, il n'est pas surprenant que les moteurs français aient connu la défaveur des utilisateurs. Cela a conduit des entreprises de transport aérien utilisant des appareils français à les équiper de moteurs étrangers.

Les utilisateurs reprochent aux moteurs français leur faible endurance. Leur revision s'impose après 200 ou 300 heures en moyenne, alors que l'endurance des moteurs étrangers tels que le Bristol ou le Pratt et Whitney atteint respectivement 700 et 1.000 heures.

L'urgence à aboutir à la mise au point n'a pas diminué d'acuité depuis l'époque où, par une lettre du 8 mars 1948, j'ai demandé à la S. N. E. C. M. A. que ce travail de mise au point soit poursuivi sans relâche, jour et nuit, dimanches et jours de fête.

Certains prétendent aussi que la S. N. E. C. M. A. devait s'orienter vers les fabrications de paix.

Or, dans presque tous les pays du monde, l'industrie aéronautique est à 90 p. 100 une industrie de défense nationale. Elle vit à peu près uniquement des commandes de l'Etat, qui sont des commandes militaires.

Avec quelques dizaines d'avions fabriqués annuellement, allant de l'appareil transatlantique à l'avion de fret, on a satisfait les besoins français en avions civils. Une telle industrie n'emploiera que quelques centaines d'ouvriers, non seulement

pour la fabrication, mais pour l'entretien d'un parc de cette importance.

Que deviendrait la S. N. E. C. M. A. si l'armée de l'air agissait comme l'aviation civile, c'est-à-dire si elle achetait des moteurs étrangers parce que plus économiques et plus sûrs ?

Si la S. N. E. C. M. A. continue à vivre, c'est uniquement parce que l'armée de l'air consent à lui passer des commandes. Si nous avions les mêmes exigences que l'aviation civile, à qui donc la S. N. E. C. M. A. vendrait-elle ses moteurs ? Elle serait demain en faillite, et il est bon que les ouvriers le sachent.

Passons maintenant aux conséquences financières.

La dispersion des activités, les effectifs pléthoriques, les insuffisances techniques ont eu des répercussions financières particulièrement graves. Le langage des chiffres est ici singulièrement éloquent.

Faisons rapidement le compte de ce que le fonctionnement de la S. N. E. C. M. A. a coûté au Trésor public, et, finalement, aux contribuables français. Si l'on retrace brièvement le bilan des marchés passés avec la société et dont les résultats ont été contestables, et d'autre part si l'on chiffre l'appui financier dont la S. N. E. C. M. A. a bénéficié sous diverses formes, on doit bien reconnaître qu'aucune autre société nationalisée n'a coûté aussi cher pour d'aussi maigres résultats.

En utilisant les indices officiels des produits métallurgiques et des salaires, en revalorisant le montant des sommes accordées à la société, on peut dire que l'Etat a donné à la S. N. E. C. M. A., au titre des marchés de série, rechanges, réparations, et des contrats d'études, évaluées en francs d'aujourd'hui, les sommes suivantes:

En 1946, 8.310 millions; en 1947, 9.880 millions; en 1948, 7.305 millions; en 1949, 8.545 millions; en 1950, 2.166 millions. Soit, au total, plus de 36 milliards de francs.

Mais ce n'est pas tout.

Par la loi du 2 juillet 1948, la société a reçu, sous forme d'avances au Trésor et de prêts — financement de la caisse des marchés — la somme de 3.709 millions de francs.

Par la loi du 2 août 1949, la société a touché, sous forme d'augmentation de capital, par abandon des diverses créances de l'Etat et d'avances au Trésor, la somme de 2.994 millions de francs. Si l'on ajoute le coût des mesures nouvelles décidées en avril 1950, on constate que le concours financier de l'Etat a atteint 13.700 millions de francs.

En résumé, si l'on fait le total de ce que la S. N. E. C. M. A. a coûté, on s'aperçoit que, sous forme de marchés ou de concours financiers, elle a reçu l'équivalent de 50 milliards de francs d'aujourd'hui.

Quelles ont été les principales pertes ? Sur le 14 R, la perte est de 3 millions de francs par moteur. Sur le 12 S, 220.000 francs par unité, sur le vélomoteur, 10.000 francs par machine.

Si telles sont les pertes sur chaque unité, l'ensemble des pertes sur chaque catégorie peut être évalué de la manière suivante: sur le tracteur Sift, 695 millions de francs; sur le 14 R, 450 millions de francs; sur le 12 S, 417 millions de francs. Sur le 4 LO, 263 millions de francs; sur la fonderie du vélomoteur, 185 millions de francs; sur le 14 N, 225 millions de francs; sur le contrat M. A. P., 338 millions de francs; sur l'affaire Voisin, 576 millions de francs. Il fallait que ces chiffres fussent cités et ces choses dites.

Mais ce n'est pas tout. Avec le régime actuel de la S. N. E. C. M. A., le contribuable fait les frais des études, des fabrications, mais aussi — et c'est là le plus grave — de l'emploi. Que de millions de francs perdus en immobilisation d'avions, en revision prématurée, en réparation et changement de pièces défaillantes!

Que dire d'un Languedoc, immobilisé pendant trois mois pour mise au point de moteurs S. N. E. C. M. A. livrés comme étant au point ?

Pour ne pas prolonger cette hémorragie financière, il importait de prendre d'urgence les mesures de réorganisation. On ne pouvait pas attendre. Mais dresser le bilan des erreurs ne suffit pas. Le Gouvernement s'est préoccupé, par des mesures positives, de donner un avenir à notre industrie nationale de moteurs.

Quel sera l'avenir de la S. N. E. C. M. A. ? Cette société devra sans hésiter prendre un tournant nouveau et le Gouvernement est prêt à l'y aider. Mais il ne faut plus hésiter devant les moyens qui seront nécessaires. Les solutions d'atermoiement ne sont plus de mise. Seule une vision parfaitement lucide de la réalité permettra de surmonter des difficultés sans nombre que l'activité et la gestion de la S. N. E. C. M. A. ont fait surgir.

Au point de vue technique, tout d'abord, une période de transition doit préparer la nouvelle orientation technique, le virage que devra prendre la S. N. E. C. M. A. Dans l'immédiat, la société renoncera à continuer les études sur les moteurs 14 X et 14 U. Ces études ne pourraient être menées à bien qu'à une date à laquelle l'utilisation sur une large échelle du moteur classique à piston à puissance correspondant à ces moteurs paraît problématique.

En revanche, les études sur le 14 R seront poursuivies en 1950 et 1951, date à laquelle il peut être légitime d'espérer qu'il sera définitivement au point. Les fabrications de série continueront sur le 12 S, dont l'amélioration doit être poursuivie à tout prix et tous les efforts seront faits pour tenter d'exporter ce type de moteur.

En février dernier, il a été demandé à des experts leur avis sur le 14 R. Loin de vouloir en arrêter la fabrication, M. Pleven et moi-même sommes désireux de le voir perfectionner. Certains nous le reprocheront. Jusqu'à présent, les résultats obtenus avec le moteur 14 R ont été inégaux et, si quelques moteurs donnent satisfaction, d'autres ont des défaillances inexpliquées.

On nous objectera également que, développant une puissance convenable en 1947 et 1948, dates auxquelles sa mise au point définitive était escomptée, le moteur 14 R s'est laissé distancer par les cellules sur lesquelles il doit être monté.

Il existe comme une sorte de mode des puissances que doivent suivre les propulseurs. Valable en 1948, le 14 R risque de ne pas l'être en 1951 et 1952, le poids des cellules qui doivent l'équiper augmentant — comme c'est toujours le cas — avec les années. Généralement, les propulseurs suivent une courbe parallèle et donnent ainsi aux avions un rendement accru. Actuellement, le 14 R n'a pas suivi la courbe d'accroissement de puissance escomptée et l'on risque, dans deux ou trois ans, de ne pouvoir le monter sur les cellules auxquelles il est destiné depuis déjà deux ans.

M. Henri Lespès. - Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (air). Je vous en prie.

M. Henri Lespès. Puisque vous abordez ce problème du 14 R, en réponse à une question qui vous a été posée je voudrais obtenir une précision de votre part.

Si mes informations sont exactes, vous avez passé récemment une commande de 190 moteurs 14 R. Vous venez de dire à l'instant que la puissance de ce moteur n'est plus adaptée aux poids des cellules auxquelles il est destiné.

M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (air). Je n'ai pas dit cela. J'ai dit qu'il ne serait plus adapté dans le cas où il ne serait pas mis au point dans les délais impartis.

M. Henri Lespès. Vous pensez donc que ces 190 moteurs pourront être consacrés à l'usage auquel vous les destinez ?

M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (air). Parfaitement!

M. Henri Lespès. J'en prends acte, monsieur le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (air). Il s'agit seulement de présomptions. D'une part, certains progrès ont été constatés dans l'endurance de quelques moteurs expérimentaux; d'autre part, le plan de fabrication arrêté par la loi-programme qui vous sera soumise ne prévoit pas de sortie d'appareils à moteur à piston de 1.600 chevaux avant dix-huit mois ou deux ans. Il y aura donc encore une certaine correspondance entre les cellules et les moteurs 14 R.

L'Assemblée estimera, comme le Gouvernement, que ce doute mérite qu'on le prenne en considération, puisqu'il décide du travail de près de 2.000 ouvriers. Aussi l'armée de l'air et l'armée navale apporteront-elles tout leur concours à l'expérimentation en cours du 14 R et a-t-il été décidé de prendre le risque de débloquer la tranche en suspens portant sur 192 moteurs.

Mais cette période de transition ne doit pas faire oublier que l'avenir à long terme de l'industrie française des moteurs et, par conséquent, de la S. N. E. C. M. A., dépend de la rapidité avec laquelle cette industrie saura s'adapter à la technique nouvelle.

Mal orientée, la S. N. E. C. M. A. avait axé son effort sur les moteurs à piston. Or, aujourd'hui, les progrès rapides des moteurs à réaction paraissent limiter l'emploi des moteurs à piston du type conventionnel.

Aucun fabricant de moteurs d'avion ne peut maintenir une activité saine s'il ne renouvelle pas constamment une gamme de prototypes adaptés aux dernières exigences de la concurrence et qui soient de qualité indiscutable.

C'est pourquoi l'effort technique de la S. N. E. C. M. A. devra se poursuivre dans deux directions: le turbo-propulseur T. B. 1000, de conception purement française, dont la réalisation permettra le développement d'études parallèles avec l'Atar.

L'Atar est probablement de toutes les productions de la S. N. E. C. M. A. celle qui est la plus valable et celle qui a le plus d'avenir.

On sait que sa réalisation est confiée au groupe O — c'est-à-dire le groupe Oestrich — et a son origine dans les droits que l'Etat français a acquis, en vertu d'un contrat passé le 25 avril 1946, par M. Tillon — et quant à moi, je tiens à l'en féliciter — avec le docteur Oestrich, et les constructeurs allemands qu'il a réunis à Decize. Compte tenu de l'orientation nouvelle des fabrications de la S. N. E. C. M. A., l'intégration du groupe O a été décidée et les modalités de sa réalisation sont actuellement en cours.

On a fait grief au Gouvernement de licencier des ouvriers français, pour les remplacer par du personnel allemand. Les techniciens du groupe O sont en nombre relativement restreint. Ils doivent permettre de mener à bien l'achèvement de l'Atar.

Pour cette étude, plus de 3 milliards ont déjà été dépensés. Qui pourrait penser que, s'agissant d'une production techniquement valable, nous renoncions à l'effort déjà réalisé et admettions que cette somme ait pu être dépensée en pure perte ?

Certains s'opposent aujourd'hui à la fabrication de l'Atar. Nous avons eu, malheureusement, à constater des malfaçons, en décembre et février dernier. Elles permettent de présumer qu'il y a eu sabotage et le dossier d'information judiciaire a été transmis au parquet de la Seine.

M. Charles Desjardins. Très bien !

M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (Air). Aux critiques qui nous sont adressées en ce qui concerne les techniciens allemands de l'Atar, je pourrais répliquer que, lorsque le 28 juillet 1946, M. Jacques Duclos était venu présider à Decize la fête organisée à l'occasion de l'anniversaire de la mort de Saint-Just, M. Louis Bernard, député communiste de la Nièvre — ce n'est pas moi qui parle mais le *Journal du Centre* du 28 juillet — a justifié la venue des ingénieurs allemands devant résider à Decize pour travailler à la construction des moteurs à réaction.

M. André Marty. Comme prisonniers !

M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (air). N'avait-il pas ajouté: « Il est juste que nous utilisions les ingénieurs et techniciens allemands pour nous aider à faire renaître la France qu'ils ont pillée. »

Les techniciens français et, malgré leur réticence, les techniciens allemands intégrés à la S. N. E. C. M. A. travailleront en osmose et du succès de leurs études dépendra l'avenir de la société.

Il faut avoir présente à l'esprit l'évolution rapide en Grande-Bretagne de la technique des turbo-machines et leur entrée en lice dans l'emploi commercial du Viscount, de l'Apollo et bientôt du quadrimoteur Comète. Les Américains font aussi un effort décuplé pour rejoindre les Britanniques.

Sous peine de consacrer la déchéance irrémédiable de la production aéronautique française, la société devra délibérément orienter ses efforts vers le réacteur qui sera le principal équipement-moteur de la flotte de combat à construire par la France dans le cadre de loi-programme.

Mais, en même temps qu'une orientation technique nouvelle est donnée à la société, il a fallu prendre des mesures d'assainissement financier. Au point de vue financier, en effet, le bilan de la S. N. E. C. M. A. est actuellement profondément déséquilibré. Les postes d'actifs n'ont pas, au passif, la contrepartie qui est la règle d'une bonne gestion.

Au 31 mars 1950 la situation de la société était particulièrement mauvaise. Qu'en en juge:

Après réévaluation des immobilisations, on constate que les fonds propres, les réserves et les dettes à long terme — 8.891.000.000 — couvrent à 9 millions près les immobilisations et les pertes soit 8.899 millions. Il n'y a donc pas de fonds de roulement. Or, quelle société peut vivre sans trésorerie ?

D'autre part, les dettes à court terme, soit 13.115 millions représentaient le double des valeurs réalisables s'élevant à 6.257 millions.

Le chiffre approximatif et non encore définitivement arrêté des pertes pour 1949 s'établit aux environs de 4 milliards, 3.975 millions exactement.

Aujourd'hui, que réclame la S. N. E. C. M. A. ? Elle a présenté des demandes s'élevant à un total de près de 9 milliards, 8.973 millions très exactement.

Le Gouvernement a arrêté un certain nombre de mesures.

Sur la somme demandée, 4.387 millions seront réglés sans octroi de crédits nouveaux. C'est ainsi notamment que le remboursement des arriérés fiscaux sera échelonné sur dix ou quinze ans. Une remise des intérêts et pénalités de retard pour charges sociales et fiscales sera accordée. Un préfinancement sera consenti par la caisse des marchés.

Enfin, l'Etat renoncera aux intérêts des avances consenties par le Trésor.

Mais il faudra trouver 3.804 millions se décomposant comme suit:

Pour la reconstitution du fonds de roulement, 1.200 millions — je rappelle que le bilan au 31 mars montre que la société n'a plus de fonds de roulement et qu'elle avait réclamé à ce titre 1.800 millions — les arriérés de charges sociales représentant 980 millions. La réorganisation et le transfert d'activités portent sur 1.353 millions. Ce chiffre tient compte notamment de la diminution d'activité résultant des troubles, de l'agitation sociale, et du délai de remise en marche. Enfin, la majoration de l'annuité d'amortissement est de 270 millions. Il faut donc, au total trouver 3.804 millions de francs.

Cette somme sera couverte par l'utilisation d'une partie du crédit destiné à l'augmentation du capital social des sociétés nationales de constructions aéronautiques, soit 1.600 millions; par un crédit à dégager sur le budget de la défense nationale, soit 1 milliard et au moyen d'un crédit accordé par le ministre des finances soit un milliard. Il manquerait environ 200 millions, mais la majoration d'annuités et d'amortissement n'interviendra qu'à partir du 1er janvier 1951.

Tel est l'effort que l'Etat tentera pour assurer l'assainissement de la S. N. E. C. M. A.

A l'avenir, la société devra s'employer à assurer une exploitation normale. En particulier, cette Assemblée ne comprendrait pas que le fonds de roulement puisse servir à financer des déficits d'exploitation et il serait fâcheux que nous ayons encore l'an prochain à connaître des problèmes de la S. N. E. C. M. A. sous la forme de demandes de crédits nouveaux qui seraient, alors, destinés à combler des pertes d'activité.

Quelle est maintenant la situation au point de vue des effectifs ?

On accuse le Gouvernement d'obliger la société à procéder à des licenciements injustifiés. Or — il est bon qu'on le sache — lorsque M. Weill était encore président directeur général, le conseil d'administration, dans sa séance de janvier 1948, avait été saisi de propositions de licenciement portant sur un effectif de 3.250 personnes.

Ces propositions n'avaient alors soulevé aucune protestation de la part des administrateurs représentant le personnel tant elles paraissaient justifiées. Ce qui était normal en janvier 1948 ne le serait-il plus en mai 1950, alors que les résultats désastreux de la gestion financière ont été mis en lumière ?

Cette question des effectifs s'était aussi imposée à M. Potez pendant la période où il a été administrateur spécial, du 7 juillet 1948 au 7 juin 1949.

Le rapport de la commissoin de vérification des comptes des entreprises publiques signale, page 25, à propos de l'exercice 1947 de la S. N. E. C. M. A., qu'une réduction d'effectifs de 3.000 personnes avait été décidée par M. Potez.

A la date du 1er octobre 1948, M. Potez déclara que les effectifs devaient être réduits de 1.400 personnes et confirma cette opinion dans son premier rapport du 20 novembre 1948.

D'après la réorganisation en cours, les effectifs des établissements groupés dans la S. N. E. C. M. A. seront ramenés de 9.600 à 6.400 personnes. Cette réduction portera principalement sur l'usine Kellermann et sur la direction technique.

Au point de vue social, ces licenciements sont douloureux et nul ne les envisage de gaîté de cœur. Mieux vaut, pourtant, quand elles sont inévitables, les effectuer que de vouer les entreprises à une fermeture totale dont les conséquences seraient plus graves encore, puisque tous les travailleurs de l'entreprise seraient mis en chômage.

Ces mesures ont trop tardé. Certes, dans le passé un licenciement progressif aurait été préférable, mais, par pure démagogie, on a laissé croire et on continue de faire croire aux ouvriers, aux salariés, aux techniciens qu'on les défend en contrecarrant les mesures prises par le Gouvernement.

Pendant la période de fermeture, les principaux moyens de réorganisation sont mis en place. On procède en ce moment à l'évacuation des machines excédentaires, au nombre de 600 environ.

M. André Marty. Où vont-elles?

M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (air). Ce déplacement est rendu nécessaire par l'orientation de nouveaux programmes de fabrication.

De ce point de vue, la réorganisation sera achevée le 8 mai. A partir de cette date commencera la remise en marche progressive des ateliers et des fabrications qui exigera une dizaine de jours pour être complète.

A l'heur où je parle la société a informé tout le personnel qui devait être rappelé.

Pour le personnel licencié l'aspect social du problème est, je le répète, particulièrement douloureux et il préoccupe au plus haut point le Gouvernement. Des prospections seront effectuées pour tenter de reclasser les licenciés dans la métallurgie parisienne où on espère pouvoir faire embaucher un certain nombre d'ouvriers.

Enfin, une compensation sur le plan national pourrait être effectuée. Le Gouvernement s'emploiera à éviter de laisser sans emploi les cadres et les ouvriers. D'ailleurs un proche avenir permettra d'envisager le problème de l'industrie aéronautique sous un jour plus favorable.

M. Lespès a demandé quelle était la politique que le Gouvernement entendait suivre en matière de constructions aéronautiques.

Vous n'ignorez pas que le plan quinquennal a été déposé sur le bureau de l'Assemblée par M. Pleven, ministre de la défense nationale. Le projet en a été distribué aujourd'hui; je l'ai vu entre les mains de plusieurs de nos collègues.

M. Henri Lespès. Mieux vaut tard que jamais, mais c'est bien tard.

M. André Marty. Il est déposé avec huit mois de retard sur le délai fixé par la loi.

M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (air). Ce n'est certainement pas ma faute.

M. André Marty. Ni la mienne! Ce n'est pas moi qui suis au Gouvernement.

M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (air). A l'occasion de l'examen de ce plan, un large débat s'ouvrira.

D'ores et déjà j'indique brièvement que ce plan se présente sous l'aspect le plus complet qu'il soit. Nous avons voulu définir le matériel aérien dont la France a besoin pour sa défense, préciser le potentiel industriel susceptible de satisfaire les besoins dans le cadre des crédits budgétaires et, par là même, déterminer le nombre d'usines qui seront nécessaires quand le pays pourra exécuter des programmes plus importants que ceux d'aujourd'hui.

Du plan quinquennal dépendra le volume des crédits annuellement distribués et, par conséquent, la charge de travail et l'effectif du personnel à employer.

Le vote d'un tel programme est d'ailleurs une nécessité du point de vue psychologique. Les ouvriers, les cadres, les techniciens de notre aéronautique ont trop souffert de l'incertitude dans laquelle ils se trouvent quant au plan. Tous ceux qui vivent de l'aviation, chercheurs, cadres et ouvriers trouveront les garanties qui leur sont nécessaires.

Mais il importe de répondre aux interpellateurs qui se sont émus du retard apporté au dépôt, sur le bureau de l'Assemblée, du projet de loi portant établissement du plan quinquennal. Quelles sont les raisons de ce retard ?

S'il est exact que l'article 1er de la loi du 2 août 1949 prévoit que le plan quinquennal devait être déposé par le Gouvernement sur le bureau de l'Assemblée nationale avant le 1er septembre 1949, ce même article porte en lui-même les causes du retard enregistré.

Il serait vain de rechercher la paternité de la loi programme. Cependant mon prédécesseur immédiat a indiqué ce matin qu'il avait fait remise au ministre de la défense nationale du projet de programme quinquennal. Permettez-moi de vous dire mes regrets de n'avoir jamais été mis en possession de ce texte, ni par lui-même, ni par aucun des membres du cabinet. (*Exclamations à l'extrême gauche.*)

M. André Marty. Tout va bien au Gouvernement!

M. Jean-Moreau. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le secrétaire d'Etat ?

M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (air). Je vous en prie.

M. Jean-Moreau. Je vous remercie.

Je tiens à vous dire que ce projet de loi, dont j'ai le texte en mains, a bien été remis à M. Ramadier avec une lettre d'envoi datée du 4 août, et que M. Ramadier l'a fait examiner par le ministère des finances.

Si vous désirez absolument en avoir la preuve, nous demanderons tout simplement son témoignage à M. Ramadier lorsqu'il sera en séance.

M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (air). Je n'ai pas dit que vous n'aviez pas remis ce texte à M. Ramadier.

M. Jean-Moreau. J'ajoute qu'à mon sens il n'y a ni plan Jean-Moreau, ni plan Maroselli. Il n'y a que le plan du secrétariat d'Etat à l'air.

M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (air). Je dis simplement que, lorsque vous m'avez transmis vos pouvoirs, vous ne m'avez pas saisi du texte de la loi-programme, et pas davantage, par la suite, vos chefs de service. A tel point que, lorsque j'ai demandé à mon conseiller technique de retrouver les études faites sur la loi-programme, il n'a jamais pu se les procurer.

Cela n'a d'ailleurs aucune importance... (*Mouvements divers.*)

M. Jean-Moreau. En effet.

M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (*air*). ...et pour une raison très simple: si la loi programme avait été établie l'an dernier, on n'aurait pas pu, alors, en déterminer le financement, qui est subordonné aux dispositions de la loi des maxima, votée seulement fin décembre.

M. André Monteil. Le plan quinquennal, prenant effet au 1er janvier, devait être déposé avant le mois d'avril!

M. Henri Lespès. Et le projet de budget ne s'établit pas à la dernière minute, monsieur le ministre.

M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (air). La loi des maxima a été votée en temps opportun. Nous n'avions pas la possibilité d'établir notre programme auparavant.

M. Henri Lespès. Nous sommes d'accord. On nous a proposé un budget dont nous ne savions pas exactement à quoi il servirait!

Mme Germaine Peyroles. Quand bien même vous savez à quoi servent les crédits, vous ne les votez pas! (*Très bien! très bien! au centre.*)

M. Henri Lespès. Et je m'en félicite!

M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (air). Il est exact, monsieurs Lespès, que vous ne votez pas le budget; le défaut d'information ne saurait donc vous gêner.

L'article 1er de la loi du 2 août 1949 porte en lui les causes du retard enregistré, disais-je, car il prévoit que le plan quinquennal sera financé directement ou indirectement par des crédits budgétaires ou des avances du Trésor et sera établi pour la période allant du 1er janvier 1950 au 31 décembre 1954. Puisque 1950 est la première année de réalisation du programme, il fallait, avant de déposer le projet, attendre que soient votés, donc connus, les crédits budgétaires de cette année.

Quant au plan de réorganisation des sociétés nationales, l'article 6 de la loi du 2 août 1949 disposait qu'il serait communiqué aux commissions parlementaires avant le 1er décembre 1949. L'aménagement nouveau des sociétés nationales était lui-même lié à l'étude de la loi-programme. Il est facilement concevable que ce plan de réorganisation ne pouvait être établi qu'une fois connue la loi-programme. Le retard apporté au dépôt du premier texte — retard inévitable, on l'a vu — devait avoir nécessairement une influence sur le dépôt du second.

Telles sont les raisons qui ont fait que, malgré lui, le Gouvernement n'a pu soumettre à l'Assemblée le plan quinquennal avant que n'ait été voté le budget de 1950.

Ce plan est aujourd'hui en état. Le Gouvernement est d'autant plus désireux de le voir adopter par le Parlement que la création de forces aériennes indispensables à la sécurité de la nation, comme le maintien d'une industrie aéronautique puissante, dépendent de sa réalisation.

Notre armée de l'air, dont le passé est si riche de gloire, et notre industrie aéronautique, qui compte tant de techniciens de valeur et d'ouvriers d'une haute conscience professionnelle, méritent tous nos efforts.

M. André Marty. C'est pour cela que vous les chassez!

M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (air). Les impérieux besoins de la défense nationale commandent de conserver au pays la plus importante des industries aéronautiques, celle des moteurs; car une aviation vaut ce que valent ses moteurs.

Au prix des mesures souvent douloureuses que l'Assemblée connaît, le Gouvernement s'est attaché à liquider les erreurs du passé, à donner une solution aux difficultés du présent et à préparer l'avenir. Nous traversons une mauvaise passe, mais à la nuit succède le matin. (*Exclamations à l'extrême gauche.*)

Le sort de la France et de l'Union française, leur sécurité, leur épanouissement ne seront ce qu'ils peuvent et doivent être que si notre aéronautique obtient dans la nation la place et les ressources que lui assignent les besoins du pays et les exigences internationales du moment.

Laissez-moi vous dire, en terminant, ma certitude en l'essor nouveau de notre aéronautique, indissolublement liée au destin de la France. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche et au centre.*)

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Métayer.

M. Pierre Métayer. Mesdames, messieurs, le groupe socialiste n'a pas la prétention, dans les quelques minutes qui lui sont attribuées dans ce débat, d'exposer complètement son point de vue sur l'industrie aéronautique en général et sur l'industrie des moteurs d'aviation en particulier. Il se réserve le droit de le faire dans les larges discussions qui devront s'instituer lorsque le budget du ministère de l'air et le projet de loi concernant le programme des fabrications aéronautiques seront inscrits à l'ordre du jour de l'Assemblée.

Nous ne voulons pas non plus nous associer à la manœuvre politique qui n'était pas complètement absente de l'esprit de certains interpellateurs, comme nous l'avons vu ce matin.

Un fait: le 15 avril, la direction générale de la S. N. E. C. M. A. a décidé de fermer sa plus grande usine, l'usine Kellermann. Elle l'a fait, dit-on, parce qu'une minorité agissante, voulant s'opposer à des licenciements prévus depuis plusieurs mois, occupa l'établissement.

Nous regrettons la fermeture complète et brutale de l'usine.

Nous savons très bien, et tout le monde le sait, qu'il était impossible de conserver tout le personnel qui y travaillait. Mais nous pensons qu'il eût été préférable de réorganiser la S. N. E. C. M. A. sans licencier les ouvriers, qui ne peuvent être tous tenus pour responsables de l'état anarchique présent.

Mme Germaine Degrond. Très bien!

M. Pierre Métayer. Ils sont les victimes de la carence de ceux qui ont eu la direction de l'industrie aéronautique et qui, malgré les nombreux rapports établis et approuvés, n'ont jamais fixé avec précision les commandes correspondant aux besoins, en fonction des possibilités financières.

Ils sont aussi les victimes de ceux qui ont dirigé la société et y ont laissé se développer les méthodes de travail irrationnelles, une organisation bureaucratique onéreuse, une politisation incompatible avec la bonne marche d'une grande entreprise nationale.

Il y a quelques jours, je relisais les débats qui se sont déroulés dans cette Assemblée en 1948 et en 1949. De tous les côtés — sauf un seul où l'on trouve que tout va très bien dans l'anarchie complète — ces abus ont été dénoncés. Monsieur le ministre de la défense nationale, comme rapporteur de la commission des finances, vous avez participé, à plusieurs reprises, à cette critique justifiée d'un état de fait intolérable.

Il ne faut pas que cette situation se prolonge et que, l'année prochaine, nous soyons de nouveau au bord de l'abîme de la liquidation judiciaire ou de la faillite d'une société nationale indispensable à la vie du pays, par la faute d'une nouvelle réorganisation manquée.

Nous sommes présentement devant un licenciement massif de 3.200 ouvriers. L'effectif global de la S. N. E. C. M. A., qui est de 9.672 unités, serait ramené à 6.472.

Nous demandons au Gouvernement d'examiner si le nombre des licenciements ne peut être réduit. Nous voudrions que le nombre des ouvriers productifs licenciés soit aussi faible que possible. La proportion trop importante d'éléments improductifs est une source de frais généraux exagérés.

Les licenciements inévitables doivent se faire dans l'équité. Nous avons trop souvent protesté contre les injustices dont furent victimes nos amis pour ne pas vous demander, monsieur le ministre, de veiller à ce que soit banni tout esprit partisan, afin que, la valeur et la conscience professionnelle étant déterminées impartialement, les charges de familles et l'ancienneté soient les seuls critères qui permettent d'établir une discrimination dans le personnel.

Quelle est la situation de ce personnel?

Les ouvriers et employés licenciés ont reçu, le 21 ou le 22 avril, une lettre recommandée de la direction leur indiquant que celle-ci mettait fin à leur collaboration.

Pour les employés payés au mois, il n'y a pas de difficulté: la législation prévoit des indemnités qui seront payées.

Mais, pour les ouvriers payés à l'heure, on propose une indemnité de licenciement de quarante heures. Or, les quarante heures étaient déjà écoulées quand les ouvriers ont reçu leur lettre de licenciement. Ils n'avaient pu trouver d'autre travail; ils n'avaient pas de certificat patronal et ne connaissaient pas le sort qui leur était réservé. Leur situation est donc défavorisée et je voudrais attirer sur eux la bienveillante attention du Gouvernement.

Je connais les difficultés financières de la société; elles ont été exposées tout à l'heure par M. le secrétaire d'Etat à l'air; elles sont à l'origine des mesures qui ont été prises. Mais je crois, en toute justice, qu'un dernier effort peut être fait en faveur d'anciens collaborateurs qui ne sont pas responsables de l'état de fait présent.

Le comité d'entreprise reçoit cinq pour cent des salaires pour ses œuvres sociales. Ne serait-il pas possible de lui demander un sacrifice et de demander un sacrifice égal à la société en faveur des ouvriers licenciés payés à l'heure?

Un autre devoir s'impose au Gouvernement: celui de reclasser le personnel licencié. Il serait inadmissible que rien n'ait été prévu et que les services de la main-d'œuvre du ministère du travail n'aient pas un tableau des emplois susceptibles d'être offerts à ceux qui sont ainsi condamnés au chômage.

M. Fernand Bouxom. Très bien!

M. Pierre Métayer. Je sais que des études sont actuellement faites pour permettre la réouverture des usines d'Argenteuil et de Colombes, dépendant de l'ancienne société nationale du Centre, et la reprise de la fabrication des tracteurs S. I. F. T. Vous nous avez donné, monsieur le ministre, un certain nombre d'assurances à ce sujet, lors de la visite que vous fit la délégation socialiste composée de Mme Germaine Degrond et de M. Albert Gazier.

M. André Marty. Et vous y avez cru!

M. Pierre Métayer. Il faut aller vite. Il est possible — on ne doit pas le négliger — de réembaucher plus de 2.000 ouvriers.

Dans le court temps qui m'est imparti, je ne peux pas aborder le problème de l'avenir de la S. N. E. C. M. A., qui a été posé par les interpellateurs. Il faudrait étudier le projet de plan quinquennal distribué cet après-midi, ce que nous ferons dans quelques jours.

Dès maintenant, nous affirmons notre désir de voir maintenue une industrie nationale des moteurs. Il serait vain, aujourd'hui, d'entamer une polémique sur la valeur des nationalisations à propos de l'échec de la S. N. E. C. M. A. Trop de raisons, trop de causes peuvent expliquer cet insuccès qui ne doit pas, en toute bonne foi, remettre en cause le principe même de la nationalisation, nécessaire pour cette industrie de défense nationale.

Le Parlement et le pays doivent savoir qu'une telle industrie mérite et nécessite des sacrifices financiers très grands de la nation, mais qu'elle est indispensable à sa vie qu'elle garantit.

Dans la répartition des crédits, il ne faudra pas sacrifier les bureaux d'études dont les travaux, lents et coûteux, ne sont efficaces que si les sommes engagées ont une certaine ampleur.

Ce sont les recherches fructueuses qui permettront, dans quelques années, un nouveau démarrage de notre industrie aéronautique.

Enfin, nous devons prendre garde qu'une sous-activité trop profonde de nos entreprises engendrerait un nouveau déficit et nécessiterait à bref délai une nouvelle réorganisation, qui se limiterait à la constatation de la disparition définitive de l'industrie des moteurs d'aviation.

Nous n'acceptons pas cette perspective pessimiste et nous vous faisons confiance, monsieur le ministre, pour établir enfin des bases solides pour l'avenir de l'aéronautique française. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

M. le président. La parole est à M. Moynet.

M. André Moynet. Mesdames, messieurs, deux questions se posent à nous dans le difficile problème de la S. N. E. C. M. A.: 1° éviter le chômage d'une main-d'œuvre qualifiée et surtout ne pas faire subir aux ouvriers les conséquences d'une mauvaise gestion; 2° avoir le souci d'épargner le contribuable en gérant sainement les capitaux qu'il met à notre disposition.

Je crains que, jusqu'à ce jour, lorsque nous avons eu à trouver des solutions au problème des entreprises nationalisées nous ayons trop discuté sur le plan politique et pas assez sur le plan technique et commercial.

M. le ministre de la défense nationale. Très bien!

M. André Moynet. L'objet de mon intervention sera donc de vous exposer objectivement l'histoire de la S. N. E. C. M. A. depuis 1945 et de ses possibilités d'avenir.

Reportons-nous au lendemain d'une guerre mondiale et d'une occupation qui laissaient la France ruinée. L'ambition et le désir de nos dirigeants d'alors étaient de remettre la France sur pied et de lui reconquérir sa place parmi les grandes nations du monde.

Etant donné le prestige dont a joui la France par ses réalisations et par ses conceptions dans le domaine de la mécanique et de l'aviation, il semblait naturel de remettre en œuvre une industrie aéronautique, car celle-ci, d'une part, nous rééquiperait et, de l'autre, nous ouvrirait des marchés extérieurs.

A ce sujet, il est évident que le ministre d'alors, M. Tillon, a dû essayer d'être constructif et que si ses efforts, qui devaient viser à rétablir le rayonnement aéronautique français, n'ont pas abouti, la faute ne lui en incombe pas complètement. Les responsables de l'échec sont, en outre: 1° les services dits « techniques », dont la mission était d'éclairer le ministre; 2° le parti communiste qui, obligé de changer de tactique, après avoir travaillé sur les exhortations de M. Thorez, vice-président du conseil, devint un parti de saboteurs sur les directives du même M. Thorez.

Néanmoins, les principaux responsables de la faillite des entreprises nationalisées d'aviation restent, malgré tout, les services techniques. En effet, ceux-ci, outre qu'ils ont toujours manqué d'un sens commercial réaliste, ne semblent pas avoir suivi les progrès de la technique, attachés qu'ils étaient, pour se justifier, à tout critiquer et à demeurer dans le passé.

Et c'est ainsi, au lendemain de l'armistice, alors que les moteurs à réaction avaient fait leur apparition et étaient même construits en série sous des formes diverses — turbo-réacteurs, stato-réacteurs, etc. — alors même qu'un ingénieur français, M. Leduc, auquel je me plais à rendre hommage, franchissait à pas de géant les obstacles de la thermo-réaction, que les services techniques conseillèrent au ministre d'orienter la S. N. E. C. M. A. sur la recherche, la mise au point et la construction de moteurs à piston à haute puissance.

Donc, la S. N. E. C. M. A. prit son départ sur l'étude d'un moteur, que je pensais être d'une puissance de 4.000 CV, mais qui est de 5.000 CV, d'après ce que vous nous avez dit, monsieur le ministre.

M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (air). Il est de 5.000 CV en effet.

M. André Moynet. Je signale tout de suite que, bien entendu, ce moteur n'était conçu pour aucun type d'avion particulier, car aucune cellule n'était prévue pour le recevoir, tant il est vrai qu'en France le ridicule ne tue pas.

A part ce detail, déjà capital, le projet était tout de même ridicule pour deux autres raisons.

1° Dans cet ordre de puissance, les techniciens de tous les autres pays avaient déjà reconnu que les moteurs à piston laissaient le pas aux réacteurs et de plus en plus aux turbines;

2° Pour réaliser le prototype d'un tel moteur, il faut compter 6 à 7 milliards, et environ sept années.

Ainsi, en laissant de côté le problème du prix de revient, la brillante initiative des services techniques nous amenait à sortir, en cas de succès, en 1952, un moteur à piston qui serait complètement périmé puisque, dès 1945, les Américains commençaient à freiner la construction du moteur *Pratt and Whitney* de 3.500 CV, construit à déjà plus de 4.000 exemplaires.

Aussi, après deux ans de travaux et quelques milliards, la S. N. E. C. M. A. laissa-t-elle reposer cet embryon de moteur qui comportait déjà un carter d'une tonne 400 et se rabattit sur un moteur de 3.000 CV., toujours à piston, le 28 V.

Ce projet était aussi funeste et chimérique que le précédent pour les mêmes raisons. Aussi fut-il également mis en sommeil après de nombreux mois et de non moins nombreux milliards.

Il y eut un nouveau projet: un moteur de 2.000 CV, le 14 U qui, de mauvaise conception technique, fut également abandonné au détriment, toujours, du temps et des contribuables.

En réalité, il fallait — c'est une opinion personnelle — abandonner les recherches sur les moteurs à piston dans lesquelles les pays étrangers avaient déjà atteint le summum de la technique et partir à égalité, ou presque, avec eux sur la formule nouvelle: des réacteurs et, j'y insiste, surtout des turbines.

M. Charles Tillon a bien senti cette nécessité et, de son propre chef, a pris deux décisions:

1° Il a négocié la licence de construction d'un réacteur anglais le *Nene;*

2° Il a fait enlever en Allemagne, dans la zone américaine, une équipe de techniciens allemands à laquelle il a donné un contrat libéral.

Cela pour donner à la France le réacteur de demain.

Deux idées dignes d'éloges mais qui échouent pour les deux raisons que j'ai déjà exposées et qui viennent illustrer ma démonstration:

1° Sur le plan technique, le choix du *Nene* fut malheureux. En effet, c'est un réacteur du type centrifuge, maintenant abandonné, car il nécessite une grande surface frontale et, aujourd'hui, la construction des réacteurs est définitivement orientée sur les réacteurs à type axial;

2° Si les techniciens allemands venus en France, le fameux groupe O, par les soins de Charles Tillon, ont réalisé un réacteur qui semble excellent, l'Atar 101, qui fournit la même puissance que le *Nene* avec une surface frontale deux fois moindre pour un léger excédent de poids...

M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (air). Et une poussée de 3 tonnes 400.

M. André Moynet. ... et une poussée qui pourrait, en effet, atteindre 3 tonnes 400, la sortie de ce réacteur est déjà en retard d'environ deux ans car, malheureusement, ouvriers et techniciens français, particulièrement les communistes, ont saboté, autant que faire se pouvait, cette réalisation, les créateurs étant des Allemands.

Ainsi, après avoir été un réacteur rouge, l'Atar est maintenant un réacteur nazi.

Le bilan technique de la S.N.E.C.M.A., du point de vue technique, apparaît comme absolument négatif. En effet, les usines nationalisées ne se doivent pas seulement de donner l'exemple sur le plan technique, elles doivent être aussi à l'avant-garde sur le plan économique et social.

Voyons donc comment, ainsi que dans toute entreprise sainement gérée, la S.N.E.C.M.A. équilibrait les milliards gaspillés en vaines recherches par les revenus des constructions rentables.

Car, enfin, la S.N.E.C.M.A. n'a pas à son actif que des recherches malheureuses.

Les ouvriers eux aussi ont travaillé. Ils ont utilisé une matière première précieuse et un équipement non négligeable à construire des moteurs.

Quels sont les moteurs construits effectivement par la S.N.E.C.M.A. ?

Par ordre de grandeur, ce sont, tout d'abord le 14 R, moteur de 1600 CV qui existait déjà en 1938, époque à laquelle — et là je ne suis pas tout à fait d'accord avec M. le ministre — il était supérieur au *Bristol* anglais, puisque, pour une même cylindrée de 38 litres, il développait 1.600 CV, contre 1.350 au *Bristol*.

M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (air). Nous parlons de 1947 et 1948.

M. André Moynet. Oui, monsieur le ministre, mais, en 1938 il était supérieur au moteur anglais.

Depuis, le moteur anglais a progressé jusqu'à 2.100 CV pour le même poids, soit 50 kilogrammes de différence, pour une consommation moindre et pour une durée de fonctionnement bien supérieure.

Sans parler du prix, il semble donc que le moteur 14 R soit inexportable. Par ailleurs, il semble moins bien usiné qu'avant guerre.

Aussi, bien qu'on ait commandé sur plan une grosse série — sur laquelle 280 moteurs sont construits — n'en trouve-t-on nulle part en service, sauf à peine une vingtaine, partagée entre l'armée de l'air et l'aéronavale.

J'insiste sur le fait que ni Air France, ni aucune compagnie d'aviation, n'accepte et n'acceptera de se servir de ce moteur, pas assez puissant, et qui est par trop démodé, trop cher, pas rentable et surtout peu sûr.

Vous comprendrez aisément que si le marché français n'en veut pas, il ne reste aucun espoir d'en exporter.

Mais, direz-vous, il fallait bien construire ces moteurs, même médiocres, pour éviter de mettre les ouvriers en chômage ?

Il existait tout de même un autre moyen infiniment plus productif, c'était de construire le moteur *Bristol*, qui est le meilleur 2.000 CV sur le marché, sous licence. Cette licence d'ailleurs nous est offerte depuis deux ans.

La construction du moteur *Bristol* en France nous aurait permis d'équiper nous-mêmes nos avions de transport au lieu d'acheter des moteurs à l'étranger.

Bien plus, elle nous aurait permis d'exporter nos cellules, car si ces dernières ont un certain crédit à l'étranger, le fait d'être équipées d'un mauvais moteur leur barre la route des devises.

Aussi, je demande au Gouvernement responsable la raison pour laquelle il a refusé cette licence alors que, par ailleurs, il faisait construire de petits avions-écoles sous licence belge.

Jusqu'à un démenti explicite, je ne peux expliquer cette décision que par l'influence d'intérêts autres que ceux de l'Etat.

M. le ministre de la défense nationale. Non, monsieur Moynet !

M. André Moynet. J'attends un démenti explicite.

M. le ministre de la défense nationale. Expliquez-nous comment pourraient être en jeu des intérêts autres que ceux de l'Etat ?

M. André Moynet. D'autres intérêts que ceux de l'Etat doivent être intervenus.

M. le ministre de la défense nationale. Je n'ai pas défendu d'autres intérêts que ceux des ouvriers de la S. N. E. C. M. A.

M. André Moynet. Ils construisaient également le 14 R.

M. le secrétaire d'Etat à l'air. Avant de faire la chaîne, il fallait renvoyer à peu près la moitié des ouvriers.

M. le ministre de la défense nationale. Pendant un an, ils n'auraient pas travaillé. C'eût été la fin de la S. N. E. C. M. A.

M. André Moynet. Le fait de faire des recherches pour le 39 T et le 28 V nécessitait des mises en ordre.

Le deuxième moteur construit par la S. N. E. C. M. A. est le 14 N, de 1.100 CV, destiné à être monté sur des avions-de transport Languedoc.

Là encore, aucun des moteurs construits n'est en service et si Air France accepte les Languedoc, son premier soin est de démonter les moteurs 14 N pour les remplacer par des *Pratt and Whitney*.

D'ailleurs, je ne pourrai donner un meilleur exemple qu'en relatant ce qui s'est passé en Pologne à ce sujet.

Le ministre d'alors avait conclu avec le gouvernement polonais un marché aux termes duquel celui-ci devait fournir à la France du charbon — ce qui est encore une autre histoire — contre 6 Languedoc pour la L. O. T. T., organisme officiel de transport.

Chose dite, chose faite. Malheureusement, au reçu des appareils, les moteurs se révélant par trop mauvais furent démontés et remplacés — ce qui est amusant pour la Pologne — par des moteurs américains.

Puis, les cellules ne donnant guère satisfaction, le tout fut renvoyé à l'expéditeur français.

Ce qu'il faut noter dans cette aventure, c'est que le gouvernement polonais a fait jeter en prison — ils y sont toujours, à ma connaissance — les hommes responsables d'une aussi mauvaise tractation. (*Rires à droite.*)

Je demande au Gouvernement quelles raisons lui font protéger chez nous les responsables d'une aussi mauvaise production. (*Très bien! très bien! et rires à droite.*)

Le troisième moteur est un 600 CV, 412 S, construit en grande série. Celui-là fonctionne, mais il n'est pas très rentable, puisqu'il a une durée d'utilisation moyenne de 250 heures contre 1.000 au moteur similaire anglais et 1.200 au moteur correspondant américain.

Ce moteur est destiné à équiper ultérieurement une cellule d'entraînement pour l'armée de l'air et l'aéronavale.

Cet avion terminé reviendra au contribuable à 40 millions de francs avec des moteurs dont la durée est de 250 heures. L'appareil anglais *Dove*, qui présente les mêmes caractéristiques — au moteur près, d'une durée de 1.000 heures — ne coûte que 20 millions de francs.

Comme, par ailleurs, ni l'avion ni le moteur ne sont exportables, je vous laisse à penser quel avantage la France retire de cette dispendieuse construction.

Enfin, il y a un moteur de 220 CV, le Régnier, et quelques autres petits moteurs qui seraient notoirement distancés par la production privée si la concurrence était loyale. Mais c'est un autre sujet.

De toute façon, ils ne représentent pas une grosse part de l'activité de la S. N. E. C. M. A.

En dehors des moteurs, ainsi qu'on l'a déjà indiqué, la S. N. E. C. M. A. construisait un tracteur de 45 CV, le S. I. F. T., un excellent tracteur demandé à l'étranger, mais dont le prix de revient était beaucoup trop élevé. La S. N. E. C. M. A. l'a abandonné mais la construction doit être reprise par d'autres sociétés.

Enfin des vélomoteurs, qui n'ont pas suivi les progrès faits dans ce domaine par l'industrie française.

Néanmoins, ce sont les moteurs d'aviation qui restent l'occupation principale de la S. N. E. C. M. A

L'exposé que je viens de faire explique pourquoi, du point de vue financier, la S. N. E. C. M. A. a coûté depuis cinq ans une moyenne de plus de 10 milliards par an.

Je demande au Gouvernement à combien il évalue une heure de vol des moteurs de la S. N. E. C. M. A. qui ont volé, sans compter l'essence, l'huile ou l'entretien. Par un calcul un peu schématique, le prix s'établit aux environs de 500.000 francs C'est un peu cher et peu propice à raffermir le crédit de l'Etat gérant d'industries auprès des contribuables.

En résumé, échec technique, échec commercial et — la fermeture des usines en est la lamentable preuve — échec social.

Les raisons de ces échecs qui touchent en premier lieu les travailleurs, qui, eux, ne sont pas responsables, sont fort claires :

1° Il y a trop de politique dans des entreprises qui représentent une large part du patrimoine français ;

2° Les programmes ne sont jamais adaptés à la réalité.

En effet, la preuve étant faite de la non-possibilité d'exportation, momentanée j'espère, il ne reste à satisfaire que le marché français, soit environ 250 moteurs de 2.000 CV, par an, plus des petits moteurs et quelques réacteurs.

Pour cela, il faudrait plus que doubler les dépenses consacrées à l'air et il faudrait environ 8.000 « productifs ». Or, le budget est mince et, dès 1949, la S. N. E. C. M. A. et ses annexes avaient 20.000 employés et ouvriers, sans compter les autres sociétés, Hispano, Béarn, etc.

Le volume industriel est trop grand pour la France d'aujourd'hui. Les prix sont prohibitifs. La technique est mauvaise, sans que le Gouvernement responsable ne fasse rien pour l'améliorer.

A ce sujet, je rappellerai un bon mot que j'ai lu il y a quelque temps sous la plume de l'un des Français les plus compétents en matière d'aviation : « Un ingénieur américain, disait il, quand il fait un bon moteur, mine d'or ; un ingénieur soviétique qui fait un mauvais moteur, mines de sel ; un ingé-

nieur français, qu'il fasse un bon ou un mauvais moteur, mine de rien ». (*Applaudissements et rires à droite.*)

Voilà les raisons qui ont acculé, ainsi que vous le savez, la S. N. E. C. M. A. à une nouvelle faillite et qui ont abouti à la mise en chômage de travailleurs innocents.

Je crois que M. le ministre du travail, pris de remords, a convaincu le chef du Gouvernement de rouvrir la S. N. E. C. M. A. et d'accorder un nouveau crédit de 9 milliards à répartir, bien entendu, sur un programme identique!

Eh bien! non. S'il s'agit d'éviter le chômage aux ouvriers, je précise qu'il coûterait moins cher au pays de les mettre en congé payé plutôt que de continuer un tel programme.

M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (air). Proposez-le! (*Sourires.*)

M. André Moynet. Mais, heureusement, il est possible d'employer la remarquable main-d'œuvre française à des travaux rentables.

Il faut rouvrir les portes des usines pour assurer l'emploi des ouvriers, mais, auparavant, il faut nettoyer les écuries d'Augias et parler bon sens, car le problème est soluble.

Pour terminer, j'essayerai d'être constructif par mes conseils.

Il faut mettre de nouveaux hommes et de nouveaux techniciens à la tête de l'entreprise et chasser du personnel les saboteurs.

Il faut prendre toutes les sanctions qui conviennent contre ceux qui, par incapacité, mauvais vouloir, ou toute autre raison, ont jeté la S. N. E. C. M. A. dans cette situation lamentable. Et « sanction » ne veut pas dire « déplacement ». (*Très bien! très bien! à droite.*)

Sur le plan technique et commercial, il faut établir un programme technique de moteurs correspondant aux besoins français.

Pour le cas de la S. N. E. C. M. A., cela veut dire:

1° Sur le plan des recherches, activer la sortie du réacteur Atar et, en outre, travailler sur un moteur à turbines qui, demain, surclassera le réacteur;

2° Sur le plan de la production, il convient, en premier lieu, d'améliorer la grande série des 12 S-600 chevaux, ce qui est possible.

M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (air). Je l'ai dit dans mon discours.

M. André Moynet. D'accord, mais là où je ne vous suis plus, c'est au sujet du 14-R et du 14 N qu'il faut abandonner pour les remplacer par un 2.000 chevaux.

A ce sujet, s'il est vrai qu'il est maintenant trop tard pour commencer la construction sous licence d'un moteur *Bristol*, je crois qu'il serait possible d'envisager un accord franco-britannique d'assemblage et de montage de ce moteur dans les ateliers de la S. N. E. C. M. A.

Alors, non seulement nous satisferons nos besoins d'une manière plus rentable, mais, ainsi que je le disais tout à l'heure, nous pourrons exporter des cellules françaises qui sont construites par des milliers d'autres ouvriers.

En conclusion, sans vouloir demander à M. le président du conseil pour quelle raison il a failli à ses engagements en ne faisant pas venir plus tôt son projet de réorganisation des entreprises nationalisées et de la sécurité sociale, je me bornerai à demander au Gouvernement, avant d'engager des milliards qui ne coûtent cher qu'à ceux qui les donnent, de penser que les ministres, avant d'être des politiciens, sont les grands commis de l'Etat, responsables des intérêts français. (*Applaudissements à droite et sur divers bancs au centre.*)

M. le président. La parole est à M. Cayeux.

M. Jean Cayeux. Il est un point, monsieur le ministre, sur lequel, dans votre exposé, vous avez été particulièrement discret. En effet, ce n'est que par une allusion que vous avez considéré — je ne dirai pas envisagé — le problème social, le problème humain qui se pose à propos de ces licenciements. (*Applaudissements au centre.*)

Certes, l'aspect technique du problème est de la plus haute importance lorsqu'il s'agit de la réorganisation de la Société nationale d'étude et de construction de moteurs d'aviation. Mais lorsque plusieurs milliers d'ouvriers, d'employés de toutes catégories sont, quelles qu'en soient les circonstances, quels qu'en puissent être les motifs, licenciés, il est un autre problème que mes amis du mouvement républicain populaire et moi-même ne saurions négliger et que nous portons même au premier plan de nos préoccupations, c'est celui qui concerne le pain des hommes, le salaire que la femme attend au foyer et aussi le droit des enfants à la vie. (*Appaudissements au centre et à gauche.*)

C'est précisément sur ce point, monsieur le ministre, que je voudrais poser au Gouvernement, que vous représentez sur ces bancs, un certain nombre de questions.

Le 20 avril, chacun des ouvriers et des employés de la S. N. E. C. M. A. a reçu une courte lettre recommandée dont je crois utile de donner ici lecture afin qu'elle figure au *Journal officiel*:

« 20 avril.

« Comme suite au licenciement général du personnel intervenu le 15 avril 1950, nous vous informons que nous vous envoyons ce jour, par même courrier, un mandat de . . . . . francs . . . » — suivant la qualification professionnelle, naturellement le chiffre varie — « ...représentant le montant de votre période de travail à l'usine (par exemple Kellermann) du 10 au 15 avril... » — il s'agit ici des salariés horaires — « ... et de vos 40 heures de préavis.

« Veuillez trouver ci-joints votre certificat de travail, décompte et bulletin de règlement.

« Les modalités de votre éventuel retrait d'outillage vous seront communiquées dans les jours qui suivront.

« Nous vous informons, d'autre part, que vous recevrez au début du mois de mai le règlement de vos congés payés 1949-1950.

« Veuillez agréer,...

« Le chef du personnel: signé: Poyé ».

Une pièce annexée à cette lettre portait simplement les mentions suivantes:

« Certificat de travail. Nous certifions que M. . . . . (nom et adresse) a travaillé à notre usine Kellermann (ou autre usine), en qualité de . . . (qualification professionnelle), du . . . au . . . ».

La pièce est datée du 18 avril 1950.

Plusieurs milliers d'ouvriers horaires et d'employés mensuels ont reçu ces pièces.

Dans le licenciement qui devrait être définitivement prononcé, on a parlé — vous l'avez vous-même confirmé à cette tribune — d'un effectif de 3.200 personnes qui ne pourraient plus retrouver de travail dans aucune des usines dépendant de la S. N. E. C. M. A.: pour la seule usine du boulevard Kellermann, 1.500 personnes, d'une part, et de 1.100 à 1.200 personnes relevant de la direction technique, c'est-à-dire directement de vous-même, monsieur le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (air). La direction technique de la S. N. E. C. M. A. ne dépend pas du ministère.

M. Jean Cayeux. Ne versez-vous pas des subventions à cette direction technique ?

M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (air). La direction technique dépend du directeur général de la S. N. E. C. M. A.

M. Jean Cayeux. Sans doute, mais, en raison des subventions que vous versez, vous êtes le premier intéressé. Je ne pense pas que celui qui fournit l'argent doive se désintéresser du sort du personnel employé grâce à cet argent.

Je voudrais, monsieur le secrétaire d'Etat, vous poser un certain nombre de questions.

Comment seront opérés les réembauchages ? Quelques personnes déjà ont été rappelées la semaine dernière. Oh! ce sont des cas tout à fait isolés. Il a été bien précisé d'ailleurs que cette mesure n'était prise que pour une remise en ordre intérieure des ateliers et que ces réembauchages ne seraient que provisoires

Quelles autorités vont être appelées à se prononcer sur les réembauchages ?

On a parlé, il y a quelque temps, d'une commission paritaire qui comprendrait des représentants du personnel, des représentants de la direction et également des représentants de votre secrétariat, monsieur le secrétaire d'Etat. Est-ce que cette idée a été retenue et pourrez-vous nous donner quelques précisions à cet égard ?

Je rappelle, d'ailleurs, que cette commission, comme vous-même, comme l'inspection du travail, se trouvera, dans ses travaux et dans ses décisions, liée par un texte que nous avons voté, et qui est devenu la loi 49-1052 du 2 août 1949. L'article 10

de cette loi prévoit précisément que, dans l'hypothèse où il y aurait des compressions de personnel, un certain nombre de règles devraient être retenues.

Je me permets, sans vouloir faire aucune allusion politique — je ne tiens pas, lorsqu'il s'agit de la vie des hommes, à ce que les problèmes soient examinés sur ce plan — de rappeler que c'est à la demande de mon ami M. Bouxom et de moi-même et sur le rapport de mon collègue et ami, M. Pierre-Henri Teitgen, que la disposition suivante, devenue l'alinéa 2 de l'article 10, a été votée:

« L'ordre des licenciements dans chaque catégorie professionnelle sera établi d'après les charges de famille et l'ancienneté dans la société. »

Nous retrouvons là, monsieur le secrétaire d'Etat, la préoccupation fondamentale que je rappelais au début de mon exposé.

Nous avons également fait ajouter à cet article 10 la disposition suivante, qui fait l'objet de l'alinéa 3:

« Toutefois, s'agissant des cadres et des techniciens... » — car nous entendons que la valeur professionnelle, non pas toujours comme elle a été estimée par d'aucuns, mais la véritable valeur professionnelle, soit affirmée et reconnue — « ... il sera également tenu compte des compétences professionnelles. »

Enfin, il est une autre disposition que mes amis et moi-même avons fait insérer dans cet article 10:

« Les salariés bénéficieront des indemnités prévues, en cas de rupture de contrat de travail par l'employeur, par les textes législatifs et réglementaires, leur convention collective ou les stipulations de leur contrat de travail. »

Je tenais à rappeler ces règles qui vont lier les autorités appelées à se prononcer sur les réembauchages, qu'il s'agisse de commissions paritaires, formule qui serait peut-être la meilleure et qui éviterait bien des contestations, qu'il s'agisse simplement de décisions de la direction générale, avec un certain droit de regard de l'inspection du travail.

Il y a là des règles qui doivent demeurer intangibles.

Mais je voudrais mettre également l'accent sur une autre préoccupation.

Ce personnel qui a été licencié — j'ai lu la feuille de licenciement qu'il a reçu — va-t-il être considéré comme engagé en fonction d'un contrat totalement nouveau et, de ce fait, perdre les droits que lui valait son ancienneté dans l'entreprise, ou, au contraire, considérera-t-on que le réembauchage équivaut à la reprise du ou des contrats que le personnel avait au préalable conclus avec l'entreprise ?

Ceci n'est pas à négliger et peut avoir des conséquences importantes. C'est ainsi — pour prendre le cas des « horaires », mais l'exemple est valable également pour les « mensuels » — qu'en application de la réglementation existante et des accords collectifs, les horaires ont droit à un jour de vacances supplémentaire par trois années de présence. Quant aux vieux salariés, aux vieux ouvriers de l'entreprise, à partir de soixante ans d'âge, une semaine supplémentaire de vacances par an leur est ainsi accordée.

Si vous dénoncez ces accords, si vous considérez qu'il y a contrat nouveau, tous ces avantages au titre de l'ancienneté, laborieusement acquis par un maintien opiniâtre dans l'usine, par le travail, par une présence prolongée, risquent d'être réduits à néant.

Monsieur le ministre, j'attends que, sur ce point aussi, vous veuilliez bien nous donner quelques explications.

Permettez-moi d'ajouter que je désirerais obtenir aussi, non pas des apaisements, non pas simplement quelques bonnes paroles, mais des précisions en ce qui concerne les dates de réembauchage.

Il y a quelques jours déjà, M. Desbruyères déclarait: « Le 8 mai, on refera des copeaux à l'usine. »

Donc, suivant l'annonce qui en fut faite par le directeur général lui-même, le 8 mai, l'usine devrait recommencer à fonctionner.

Mais sur quel délai, monsieur le secrétaire d'Etat, les réembauchages vont-ils être ainsi échelonnés ? Il importe que ceux qui ne seront pas repris dans l'usine puissent savoir qu'à une date certaine, à une date donnée, ils devront abandonner tout espoir d'être réintégrés dans l'usine, afin qu'éventuellement ils s'organisent par ailleurs. Vous n'avez pas le droit de les maintenir dans cet état d'incertitude.

C'est un point sur lequel j'aurais aimé entendre vos explications, monsieur le secrétaire d'Etat. J'espère que, tout à l'heure, vous ne manquerez pas de nous en entretenir.

Ceci est d'autant plus important que la direction de la S. N. E. C. M. A. a ajouté que, dans un premier temps, seulement 90 p. 100 de l'effectif utile, de l'effectif que l'on envisage de réengager, seraient réembauchés. On conçoit, en effet, que l'on veuille réserver une marge de 10 p. 100 de l'effectif, afin de procéder, après un premier temps de fonctionnement nouveau de l'usine, aux ajustements indispensables. Mais, là encore, je demande qu'on veuille bien nous préciser la date ultime à laquelle ce fossé de 10 p. 100 se trouvera comblé.

D'autre part, le personnel licencié, en ce qui concerne les « horaires », a, comme le rappelait mon collègue et ami M. Mélayer, déjà épuisé l'argent procuré par les quarante heures de préavis. J'ajouterai d'ailleurs que, contrairement à ce qui avait été dit dans la lettre de licenciement, le mandat concernant le payement de la période de travail et le préavis que l'on annonçait comme étant envoyé par le même courrier n'a été posté ou n'est arrivé que huit à dix jours après.

Au point de vue de la psychologie ouvrière, monsieur le secrétaire d'Etat, vous pourrez le dire à votre directeur général ou à son chef du personnel, c'est une erreur grossière que de promettre l'envoi par le même courrier d'une somme d'argent qui, en réalité, ne doit être reçue que huit à dix jours après. La façon de donner vaut mieux que ce que l'on donne, dit-on, vous le savez. Quand on écrit que l'on donne quelque chose, monsieur le ministre, il convient de s'exécuter sans tarder.

On ajoute que le personnel à traitement mensuel est encore actuellement en délai de préavis jusqu'au 15 mai et que, d'autre part, le personnel rétribué à l'heure est en congé payé. C'est une réponse simple, faite un peu comme pour se tirer d'embarras.

Permettez-moi de vous dire, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'il est assez désagréable, pour ne pas employer un autre mot, de considérer, lorsqu'on a licencié du personnel, qu'au terme du préavis, ce personnel se trouve en congé payé, alors qu'à son foyer ce personnel connaît l'angoisse du lendemain.

C'est une interprétation peut-être très juridique; mais à laquelle, sur le plan humain, je ne saurais me rallier.

Je voudrais également insister sur un autre aspect de la question des réembauchages, je veux parler de la réouverture des centres d'apprentissage

C'est un gros problème qui se pose à nous, surtout en présence de certaines suppressions de crédits que d'aucuns ont envisagées et contre lesquelles nombre de mes amis et moi-même nous insurgeons, car la formation technique, de même que la santé physique — ce qui met en cause les crédits pour l'éducation physique — sont du patrimoine même de notre pays. La santé de notre jeunesse et la formation professionnelle de notre adolescence représentent une richesse qu'il convient de sauvegarder.

Je désirerais, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous nous apportiez quelques précisions sur le fonctionnement des centres d'apprentissage.

Depuis quelques jours déjà, a été de nouveau ouvert le centre des apprentis qui devaient passer le concours de l'air. Fort bien. Quant à ceux qui sont candidats au C. A. P., il a été dit que les rentrées avaient été nombreuses, mais j'aimerais que vous me disiez si les rentrées sont maintenant terminées.

Pour les autres, ceux qui ne doivent pas cette année, tout au moins ces jours prochains ou ces semaines prochaines, subir les épreuves du concours de l'air ou du C. A. P., à quelle date le centre sera-t-il de nouveau ouvert ?

Je voudrais aussi vous poser quelques questions sur les services sociaux, et tout d'abord sur le service médical.

Au moment de la fermeture de l'usine, le service médical situé, pour ceux qui connaissent les lieux, du côté du boulevard Kellermann opposé à la sortie de l'usine, a également été fermé, mais fort heureusement pendant peu de temps.

En effet, le docteur Duclos — ce n'est qu'un homonyme, messieurs les communistes — a tenu une permanence simplement pour renseigner les malades et suivre les traitements en cours.

Mais, en ce qui concerne les soins nouveaux, rien n'avait été prévu. Il a été dit qu'à partir d'aujourd'hui un nouveau docteur donnerait des consultations.

Sur ce point, vous devez être, vous aussi, informé, même beaucoup mieux que la plupart d'entre nous. Pourriez-vous, afin que les ouvriers, qui ne peuvent pas tous être touchés

par les indications syndicales ou qui peuvent ne l'être qu'à retardement, soient informés par ce qui aura été dit à cette tribune, nous donner votre avis, nous fournir une confirmation, à ce sujet ?

Quant aux œuvres sociales, je voudrais, ici, dire un mot des différentes mutuelles.

Vous savez, mes chers collègues, que dans une usine aussi importante que celle de la S. N. E. C. M. A. il existe plusieurs mutuelles et, chose assez singulière, la C. G. T., à la S. N. E. C. M. A., avait pris l'appellation de mutuelle « la Familiale », si bien que les autres organisations syndicales ont dû trouver une autre appellation : la mutuelle qu'elles ont formée s'appelait la « Mutuelle S. N. E. C. M. A. ».

J'indique d'ailleurs que ladite « Mutuelle S. N. E. C. M. A. » non cégétiste a entendu poursuivre son œuvre. Ne pouvant fonctionner aux abords de l'usine ou dans l'usine elle-même, elle a ouvert, à l'angle de la rue des Peupliers et de la rue Brillat-Savarin, une permanence qui fonctionne chaque matin et qui reçoit toujours les ouvriers.

A ce sujet, j'aimerais que le Gouvernement se penche sur un problème particulièrement important.

Vous savez, messieurs les représentants du Gouvernement, de combien de brimades les ouvriers n'appartenant pas à la C. G. T. ont été l'objet en ce qui concerne la vie même de leur mutuelle, la « Mutuelle S. N. E. C. M. A. ».

Avez-vous songé, à cet égard, à prendre des dispositions ? Dans l'affirmative, quelles sont-elles ? C'est encore un point sur lequel je voudrais bien avoir quelques explications.

Enfin, permettez-moi de vous demander encore quelques renseignements concernant la réorganisation de la S. N. E. C. M. A.

Oh ! je ne veux pas ici reprendre l'aspect technique qui a été magnifiquement exposé, encore qu'à mon gré trop succinctement — mais le débat est organisé ! — par mon ami M. Henri Bouret.

Quelles fabrications allez-vous donner maintenant à la S. N. E. C. M. A. ? On vous a posé des questions sur le 14 R et sur l'Atar. J'y ajouterai d'autres questions.

Est-il exact qu'on a envisagé que des moteurs anglais pourraient être réparés, spécialement à la S. N. E. C. M. A.-Kellermann ? Est-ce qu'un contrat est en cours de réalisation à ce sujet ? On a dit que celui-ci donnerait du travail à deux cents ouvriers, pendant un laps de temps assez grand d'ailleurs. Eh bien ! ce serait peut-être deux cents ouvriers de moins qui seraient licenciés. Je souhaite que tous les contrats à réaliser avec l'étranger puissent l'être d'une façon définitive puisqu'il s'agit de distribuer des salaires et d'assurer du pain.

Est-il donc exact que vous envisagez des contrats avec l'étranger ? Dans l'affirmative, il importerait de hâter leur réalisation.

D'autre part, on parle d'une transformation des méthodes de gestion et de travail de la S. N. E. C. M. A. On parle aussi d'une transformation des méthodes de paye, de nouveaux modes de rémunération.

J'aimerais qu'à cet égard nous ne nous trouvions pas simplement, un jour ou l'autre, placés devant le fait accompli, que les ouvriers de la S. N. E. C. M. A. qui seront réembauchés puissent avoir l'assurance que les avantages qu'ils ont pu obtenir par leurs efforts, leur groupement, leur ténacité, leur restent acquis et que la nouvelle manière d'établir les feuilles de paye ne se traduise pas par une moindre rémunération.

Puis, monsieur le ministre, il y aura tous ceux qui ne seront pas réembauchés. Certes, on dira qu'un certain nombre d'entre eux ne veulent pas travailler pour la défense nationale. Je comprends que dans des usines comme celles de la société nationale de construction de moteurs d'aviation, une priorité soit donnée à ceux qui veulent servir leur pays en travaillant pour la défense nationale. Mais, même ceux qui auraient refusé, poussés par je ne sais quoi, qui seraient enclins à refuser ce genre de travail, n'en sont pas moins des hommes qui ont le droit de gagner leur vie. (*Très bien! très bien! sur quelques bancs au centre et à droite.*)

Quelles mesures avez-vous prévues pour assurer précisément ce droit à la vie ? Avez-vous prévu un reclassement professionnel ? Et dans quelle branche ?

Il ne s'agit pas de dire qu'on a majoré les indemnités journalières de chômage. Ce que demandent les ouvriers, ce n'est pas des indemnités de chômage, c'est le travail qui leur permettra d'assurer leur subsistance. (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

Et les vieux, monsieur le ministre ?

On dit que ce sont surtout les moins de soixante ans qui seront réembauchés à partir du 8 mai. Peut-être sera-ce le coup de balai pour ceux qui ont doublé ce cap ? Il y a là aussi un problème humain. Ferez-vous quelque chose pour eux ? Ou considérez-vous qu'à soixante ans leur existence laborieuse est terminée ? Je vous demande de ne pas perdre de vue cet aspect humain du problème.

Vous avez bien souvent dit à cette tribune, sous de précédents gouvernements : « Nous allons procéder à des reconversions ».

Certes, lorsque nous avons voté — je l'ai votée — la nationalisation des usines d'aviation, nous n'avons pas nationalisé pour construire des tracteurs Sift ; nous n'avons pas nationalisé les fabrications de compteurs à gaz ; nous n'avons pas nationalisé la fabrication des casseroles ou d'autres productions. Mais, alors, agissez ! prenez des mesures !

M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (air). Cela a été fait.

M. Jean Cayeux. Si des productions doivent être abandonnées, en tant que productions S. N. E. C. M. A., abandonnez-les, mais qu'elles soient rendues au secteur concurrentiel !

M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (air). Cela a été fait.

M. Jean Cayeux. Il est nécessaire d'ordonner la production à cet égard. Des ouvriers trouveront ainsi le moyen de gagner leur vie. J'y insiste, car c'est le point qui nous préoccupe à l'heure où nous sommes.

M. Robert Bichet. A ce point de votre exposé, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Jean Cayeux. Je vous en prie.

M. Robert Bichet. Vous avez fait allusion tout spécialement au cours de votre exposé à l'usine Kellermann. Mais, depuis des mois, une autre usine est fermée, celle d'Argenteuil. On envisageait de créer une société mixte qui eût permis la réouverture de cette usine et d'assurer du travail aux ouvriers en chômage.

Je crois que cette usine dépend encore du ministre de la défense nationale. Je voudrais qu'il indique en quel état est la question, notamment si on envisage la réouverture de cette usine et dans quelles conditions.

M. le ministre de la défense nationale. Je traiterai la question.

M. Jean Cayeux. Je crois, en effet, monsieur le ministre de la défense nationale — et je remercie M. Bichet d'avoir saisi cette occasion pour le souligner — que vous avez été en pourparlers avec un groupe suisse relativement à l'usine d'Argenteuil.

Il a même été indiqué que l'accord n'avait pu se réaliser parce que le Gouvernement — c'est une préoccupation tout à fait compréhensible — refusait de céder la majorité des actions.

Comme vous y invite M. Bichet, et par lui, toute l'Assemblée, j'espère que, tout à l'heure, vous nous fournirez — comme vous venez de nous l'indiquer — toutes les explications complémentaires à ce sujet.

Je ne voudrais pas abuser du temps de l'Assemblée. Mon propos s'est borné, parce qu'il s'agit d'un problème humain, comme d'un problème technique, à poser des questions aux ministres responsables. Maintenant, nous allons attendre leur réponse. Mais nous ne sommes pas seuls à l'attendre ; plus de 3.200 ouvriers de la S. N. E. C. M. A., plus de 3.000 foyers, l'attendent aussi.

Permettez-moi, avant de descendre de cette tribune, d'ajouter un seul mot. Nous parlons, je dirai presque incidemment, ou si vous le voulez, à la suite d'incidents, de la réorganisation de la S. N. E. C. M. A. Nous avons souvent parlé de la S. N. E. C. M. A. dans cette Assemblée, trop souvent pour voter à la hâte des millions, voire des milliards.

Un rapport, dû à mon excellent ami M. Maurice Guérin, est pendant depuis des mois devant cette Assemblée. Il prévoit précisément un plan de réorganisation d'ensemble de toutes les sociétés nationales.

Quand donc ce projet pourra-t-il être enfin étudié par l'Assemblée ? Il ne s'agit pas, en effet, d'examiner la situation

des usines nationales une à une; il serait temps de traiter ce problème dans son ensemble si nous voulons vraiment que ces usines continuent à fonctionner, éviter, comme certains le souhaiteraient peut-être, la mort de ces usines nationalisées. Nous devons faire en sorte qu'elles puissent vivre par elles-mêmes. A cet égard, le rapport de M. Guérin apportera, pour l'ensemble de ces usines, quelques recettes.

En attendant, espérons que les réponses que nous donnera le Gouvernement au sujet des foyers qui sont dans l'angoisse du lendemain, pourront, tout à l'heure, nous satisfaire. (*Applaudissements au centre.*)

M. le président. La parole est à M. Bouxom.

M. Fernand Bouxom. J'avais l'intention d'intervenir dans le même sens que mon collègue et ami M. Jean Cayeux. Les observations qu'il a présentées et auxquelles je me rallie volontiers me permettront d'être très bref.

Il convient de noter, dès l'abord, que la S. N. E. C. M. A. a, d'année en année, réduit son personnel, donc son potentiel. On a cité des chiffres: on a connu la S. N. E. C. M. A. avec près de 20.000 travailleurs, puis avec 13.000, puis avec 9.600. Aujourd'hui, cet effectif est encore amputé de 3.200 unités, c'est-à-dire réduit à 6.400 travailleurs. Désormais, la France qui était à l'avant-garde de l'aviation n'aura plus, par obligation, qu'une équipe restreinte de spécialistes.

Pour le moment, c'est peut-être très bien parce que nécessité fait loi, mais que fera-t-on demain quand il nous faudra reprendre notre rang dans l'aviation mondiale ? Pourrons-nous retrouver ces spécialistes ? On ne les forme pas en un jour; on ne les abandonne pas non plus pendant des mois et des années sans craindre de ne plus les retrouver aptes à ce genre de travail.

Cette situation est grave non seulement pour notre aviation et pour notre pays, mais aussi pour ces spécialistes à qui l'on a dit: Faites des études spéciales, essayez d'acquérir, dans votre spécialité, les qualités exceptionnelles de l'ouvrier de moteur d'avion et faites-nous confiance, nous vous engagerons et assurerons votre avenir.

Or, voici que brusquement la carrière de ces jeunes hommes se trouve interrompue. Tout se passe comme si, permettez-moi l'image, après avoir appartenu à la haute mode, ils étaient subitement contraints de travailler dans la confection.

Le problème est douloureux pour eux et important pour la nation.

Sera-t-il possible de récupérer le maximum de ces ouvriers ? Cela sera possible, semble-t-il, d'après les services du ministère du travail, pour 500 spécialistes environ. Par contre, en ce qui concerne les manœuvres, on ne sait qu'en faire. 500 sur 3.200 c'est peu !

Il a bien été question de leur procurer d'autres situations, lorsque les centres de formation accélérée les auront préparés à un nouvel emploi. Mais ces centres sont eux-mêmes en difficulté, puisque les crédits qui leur sont alloués sont réduits, de sorte qu'il est probable qu'on ne pourra pas, par ce moyen, résoudre le problème du réemploi des manœuvres de l'aviation.

J'ai écouté avec grand intérêt les interventions de MM. Bichet et Métayer relatives aux usines d'Argenteuil et de Colombes. Il semble que ces usines puissent retrouver leur activité en adaptant la production et en fabriquant des tracteurs Sift. On a même laissé entendre que 2.000 ouvriers pourraient ainsi retrouver du travail. Il est souhaitable que nous ayons à ce sujet non pas des promesses, mais des précisions. Rien n'est plus douloureux que de constater que, par peur de la vérité et pour fuir ses responsabilités, on se contente parfois de laisser les choses en l'état, de faire des promesses, de laisser supposer que tout s'arrangera, pour, au dernier moment, finir par envoyer des lettres de révocation.

Nous ne vous demandons pas, monsieur le ministre, des promesses que vous ne pourriez pas tenir, mais s'il vous est possible d'affirmer que 2.000 travailleurs pourront être repris dans les usines d'Argenteuil et de Colombes, dites-le, car ce serait un élément de grande et forte espérance pour ces ouvriers. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

Savez-vous, mesdames, messieurs — et j'aimerais que l'opinion publique en fût informée — que les travailleurs de la S. N. E. C. M. A. éprouvent parfois des difficultés toutes spéciales à se réembaucher ? Quoiqu'ils constituent une main-d'œuvre exceptionnelle, d'une qualité rare, il suffit en effet qu'ils se présentent avec un certificat émanant de la S. N. E. C. M. A. pour que, dans bon nombre d'usines, on hésite et, souvent, refuse de les embaucher. Je proteste contre cet état de choses; c'est un procès de tendances; c'est du parti pris. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

Que l'on juge donc ces ouvriers sur pièces, et je suis bien certain que, mis à l'épreuve, ils seront réembauchés, car ce sont des ouvriers de qualité.

Cela devait être dit. Ces travailleurs ne sont en rien responsables des difficultés rencontrées par la S. N. E. C. M. A.; ils sont au contraire victimes de cette situation. Ils ne doivent pas être suspectés. Cela ne ferait qu'accroître les difficultés qu'ils éprouvent et ce serait proprement odieux. Ces ouvriers qualifiés ont droit surtout dans les épreuves qu'ils subissent actuellement, à tout notre respect.

En ce 2 mai, lendemain de la fête du travail, n'est-ce pas avec amertume que ces hommes, fiers de leur profession — n'y a-t-il pas lieu, en effet, d'éprouver quelque fierté à se dire : « Je suis, moi, employé à construire des moteurs d'avion » ? — fiers de ce titre de noblesse que constitue la possession d'un bon et difficile métier, doivent constater que, malgré le beau métier qu'ils ont en main, ils ne sont plus que des chômeurs ? N'est-ce pas là une grave déconvenue, surtout quand ils sentent qu'ils n'ont aucune part de responsabilité dans cette situation ?

On parle souvent de la confiance en l'Etat. Mais quand on en parle, on s'inquiète surtout de ce que peuvent en penser certaines personnes qui ont des intérêts importants à défendre. Pour beaucoup, en effet, la confiance en l'Etat, c'est d'abord une question de finance, une question de bourse, la confiance des possédants.

Pourtant, la confiance en l'Etat, ce n'est pas seulement cela. Les travailleurs aussi doivent pouvoir donner leur confiance à l'Etat républicain. Lorsqu'ils sont embauchés, lorsqu'ils ont un contrat, lorsqu'on les a assurés qu'ils peuvent faire confiance à telle société dont l'Etat est responsable, ils doivent pouvoir faire confiance à l'Etat, il est même particulièrement souhaitable que cette confiance règne dans les milieux ouvriers.

On a, dans des termes excellents, attiré l'attention du Gouvernement sur les aspects techniques du problème. Mais on ne peut pas séparer le problème technique du problème humain. Que vaudraient toutes vos machines et tous vos plans s'il n'y avait pas des hommes pour les conduire ? Les machines ne doivent-elles pas, avant tout, tre au service des hommes ?

J'ai confiance dans le Gouvernement. Mais, moi aussi, avec tous les travailleurs de l'aviation, je suis un peu désespéré de voir que, chaque année, des débats s'ouvrent sur ce problème et se concluent par des ordres du jour, par des promesses et non par des décisions. Il ne faut plus qu'il en soit ainsi. (*Applaudissements au centre.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de la défense nationale.

M. René Pleven, *ministre de la défense nationale.* Mesdames, messieurs, six interpellations, un nombre au moins égal d'interventions provenant de toutes les fractions de l'Assemblée, montreraient, s'il fallait le démontrer, que, dans cette Assemblée nationale, on est toujours fortement préoccupé par les problèmes qui intéressent l'aviation française et, en particulier, par ceux qui concernent l'industrie des moteurs.

Je m'en étais déjà rendu compte lorsque, il y a maintenant près de deux années, au nom de votre commission des finances, j'avais eu la charge de vous révéler la situation dramatique de la Société nationale d'études et de constructions de moteurs d'aviation.

Je me souviens de votre émotion à cette époque. Je me souviens aussi que vous avez approuvé le rapporteur de la commission des finances, qui, malgré les charges très lourdes qu'il fallait alors imposer au Trésor public et pour éviter non pas le licenciement de 3.200 ouvriers et techniciens mais la fermeture pure et simple de la S.N.E.C.M.A., vous demandait d'accorder à la société en difficulté 3.700 millions de crédits.

Je vous disais, à cette époque, qu'il était indispensable, dans l'intérêt de la France, de préserver notre industrie nationale des propulseurs et que, si nous n'acceptions pas les sacrifices nécessaires, ce serait véritablement de notre part une démission du ciel.

Ai-je besoin d'ajouter que les opinions de celui qui, il y a près de deux ans, tenait à cette tribune ce langage, n'ont pas changé ? Si aujourd'hui le devoir me revient d'expliquer à l'Assemblée les motifs des licenciements dont je ressens autant que chacun de vous les difficultés et les peines qu'ils imposent à ceux qui les subissent, c'est parce que j'ai le sentiment que ces congédiements douloureux étaient indispensables pour sau-

ver la S.N.E.C.M.A. et avec elle l'industrie française des moteurs d'aviation.

Je dois tout de même, très brièvement, rappeler à l'Assemblée nationale de quelle situation nous sommes partis.

Il y a vingt-deux mois, la Société nationale d'études et de construction de moteurs était en état de cessation de payement. Elle ne pouvait ni payer ses ouvriers, ni payer à la Sécurité sociale et aux caisses d'allocations familiales les centaines de millions qu'elle leur devait.

Avez-vous jugé que le rapporteur d'alors avait manqué d'objectivité, avait eu tendance à reporter sur ce personnel, sur ces ouvriers, les responsabilités de la situation de la S.N.E.C.M.A. ?

Ne me suis-je pas efforcé, honnêtement, objectivement, d'expliquer à tous et, par delà l'Assemblée nationale, à une opinion publique que certaines campagnes de presse avaient montée injustement, qu'il fallait comprendre les difficultés particulières que devait rencontrer une industrie de moteurs en France au lendemaind de la libération ?

Je vous avais signalé qu'il y avait eu, certes, de grosses erreurs dans la gestion de la société, des erreurs fondamentales dans les conceptions qui avaient orienté son activité au lendemain de la nationalisation.

Je vous avais dit, pour reprendre l'expression d'un orateur, que la direction générale avait manifesté une sorte de mégalomanie et avait oublié le vieil adage: « Qui trop embrasse mal étreint ».

Mais je vous avais dit qu'il y avait eu des fautes, des erreurs dans les services du ministère de l'air, qu'on avait trop souvent hésité dans le choix des types de moteurs dont on avait besoin, qu'on avait trop mesuré à ces sociétés les fonds de roulement, qu'on les avait écrasées avec des intérêts de retard excessifs, qu'on avait insuffisamment payé certains moteurs dont les prix auraient dû suivre l'ascension de valeurs provenant de la dépréciation de la monnaie.

C'est dans le même esprit, mesdames, messieurs, que, devenu ministre de la défense nationale, j'ai, avec M. le secrétaire d'Etat Maroselli et nos collaborateurs, examiné quelle était la situation de la S. N. E. C. M. A. en cette fin d'année 1949 où il fallait que le Gouvernement, pour répondre au désir de l'Assemblée nationale, dépose le projet de programme d'aviation pour cinq ans, que l'on a appelé le programme quinquennal.

Oh! mesdames, messieurs, lorsque je regarde ce qui s'est passé depuis deux ans, j'observe que ce ne sont pas les conseilleurs qui ont été les payeurs...

M. Pierre Métayer. Très bien!

M. le ministre de la défense nationale. ...et que ces hommes politiques qui ont fait si souvent l'objet de tant de reproches ont montré, lorsqu'il s'est agi des problèmes de la S. N. E. C. M. A., infiniment plus de courage que les experts auxquels nous avions, à un certain moment, confié les destinées de la société. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

Car, enfin, mesdames, messieurs, je dois rappeler que lorsque vous accordiez, en juillet 1948, 3 milliards 700 millions de facilités à la S. N. E. C. M. A. pour lui permettre d'éviter la liquidation judiciaire ou la mise en faillite, vous entouriez l'octroi de ce crédit d'un certain nombre de garanties. Vous n'aviez pas oublié le contribuable français qui, finalement, règle la facture.

Vous aviez prévu qu'il faudrait un administrateur provisoire pour procéder à la réorganisation de la société, et prescrit que cet administrateur provisoire et des experts désignés par les tribunaux établiraient le bilan de la S. N .E. C. M. A. au 31 juillet 1948.

Vous aviez prescrit aussi qu'il faudrait scinder les activités de la S. N. E. C. M. A., confier à la gestion du secrétariat d'Etat à l'air les seules usines qui s'occupaient de moteurs ou de fabrication d'aviation, et transférer sous la tutelle du ministère de la production industrielle les usines qui avaient une autre activité.

Qu'est-il advenu de ces prescriptions ? Un administrateur provisoire a été désigné, M. Potez. Des experts comptables ont été chargés avec lui d'établir le bilan de la S. N. E. C. M. A.

Qu'ont donné les recherches de l'administrateur provisoire et des experts-comptables? Ils ont constaté, comme je vous l'avais annoncé comme rapporteur, que le bilan établi en 1947 n'était pas sincère et j'emploie volontairement des mots très modérés. Ils ont déclaré dans leur rapport que de lourdes fautes de gestion, impliquant la responsabilité pénale du directeur général, M. Weil, avaient été commises.

Depuis cette date, les tribunaux ont été saisis et la section financière du Parquet est en train d'instruire la plainte déposée par le gouvernement d'alors, par M. Ramadier, contre tous les responsables de ces fautes.

Les experts ont établi ensuite les pertes véritables subies par la société. De l'épais dossier que j'ai sous la main, je pourrais extraire les chiffres exacts, mais il me suffit, je pense, parlant de mémoire, de les indiquer à quelque dizaine de millions près.

Le bilan dressé le 31 juillet 1948 par les experts, notamment par M. Retail, établissait que, pendant les sept premiers mois de 1948, les pertes de la société s'étaient élevées à plus de 900 millions.

Cinq mois après, c'est-à-dire fin 1948, il fallut reconnaître qu'on ne passe pas du jour au lendemain d'une période de déficit comme celle-là à une période de bénéfices et qu'on devait encore ajouter près de 100 millions de pertes.

Puis, l'administrateur provisoire, M. Potez, qui, dans la circonstance me paraît avoir agi un peu comme ces grands médecins qui, appelés au chevet d'un malade, donnent leur diagnostic, mais ne s'occupent guère du traitement, proposa au Gouvernement de faire éclater la S. N. E. C .M. A. et de la transformer en une sorte de holding qui posséderait quatre sociétés auxquelles on aurait transféré chacune des principales branches d'activité de la société.

Ce plan ne convint pas, pour des raisons d'ailleurs parfaitement légitimes, au gouvernement d'alors. Celui-ci décida, avant de statuer définitivement, de demander à M. Surleau, en créant une commission spéciale, d'examiner les problèmes de la S. N. E. C. M. A.

Après plusieurs mois de travail, quelles seront les conclusions du nouveau rapport Surleau ? Elles seront celles que votre rapporteur de 1948 avait déjà indiquées, que des administrateurs de la S. N. E. C. M. A. avaient répétées au cours de discussions du conseil d'administration.

Le rapport Surleau indique que l'une des causes fondamentales de la situation financière dans laquelle se trouvait la S. N. E. C. M. A. était la disproportion entre ses effectifs, et notamment ses effectifs aéronautiques, et la charge de travail qu'il était possible de lui confier.

Mes chers collègues (*M. le ministre se tourne vers l'extrême gauche.*), il vous arrive souvent de parler à cette Assemblée des contradictions de la pensée du monde capitaliste. Permettez-moi de vous dire aujourd'hui que vous nous donnez un bel exemple de contradiction de la pensée communiste !

Comment, c'est vous qui ne votez pas les crédits militaires, c'est vous qui ne votez pas les budgets, et c'est vous qui venez nous dire que nous ne passons pas assez de commandes à la S. N. E. C. M. A. et que c'est nous qui, par le refus de lui faire des commandes suffisantes, sommes la cause de ses difficultés! (*Vifs applaudissements à gauche, au centre et sur divers bancs à droite.*)

La vérité, c'est que quiconque se penchait sur le problème, même s'il espérait que l'on pût obtenir du Parlement, du contribuable français, des crédits considérables pour l'aviation, était obligé de se rendre compte que la nature même des fabrications de moteurs de la S.N.E.C.M.A. limitait les commandes qui pouvaient lui être passées.

Voilà la raison pour laquelle le rapport Surleau, je cite les termes de mémoire, mais je crois qu'ils sont presque textuels, disait: Il est indispensable de licencier au plus vite 2.400 ouvriers de la branche aéronautique, car si ces licenciements ne sont pas immédiats, la situation sera considérablement et très rapidement aggravée.

Ce fut quelques jours avant le dépôt de ce rapport que l'administrateur spécial provisoire demanda à abandonner ses fonctions et que le nouveau directeur général, M. Desbruères, se vit confier par M. le président Ramadier la gestion de la S.N.E. C.M.A.

Sur ces entrefaites, l'Assemblée votait la loi à laquelle ont fait allusion plusieurs de nos collègues de ce côté de l'Assemblée (*l'extrême gauche*) sur la réorganisation des sociétés aéronautiques, et il appartint à M. Ramadier, ministre de la défense nationale chargé à ce titre de la tutelle de la S.N.E.C.M.A., de réaliser ce que l'Assemblée avait prescrit un an plus tôt et que tous ceux qui s'étaient intéressés à la question avaient recommandé, la séparation des usines de tracteurs de celles qui fabriquaient des moteurs.

Ce fut donc au mois d'août 1949 la fermeture par décret de l'usine d'Argenteuil.

Je tiens, à cet égard, à donner à l'Assemblée des précisions. A plusieurs reprises, certains de nos collègues de l'extrême gauche ont prétendu que nous avions contesté la qualité des tracteurs Sift. Vous pouvez chercher dans les comptes rendus des débats parlementaires, vous ne trouverez certainement pas dans ma bouche un mot qui mette en cause la qualité des tracteurs Sift.

Les tracteurs Sift sont de bons tracteurs, d'excellents tracteurs. Ils ont fait leurs preuves et les feront encore bientôt. Mais lorsque M. Ramadier fut obligé de fermer la S.N.E.C.M.A., quelle était la situation ?

Le tracteur Sift est un excellent tracteur, ai-je dit, mais il coûte cher, eu égard non pas à sa qualité, mais à la structure de l'agriculture française. Peu de cultivateurs français sont capables de payer une telle machine, qui vaut en moyenne 1.300.000 francs.

Au moment où M. Ramadier fut obligé de fermer l'usine d'Argenteuil, une quantité considérable de tracteurs y étaient en stock. Si vous le désirez, je vous donnerai le chiffre exact. Je crois qu'il est d'environ 1.600.

Ces tracteurs étaient warrantés par la Caisse des marchés, qui refusait de continuer ses avances parce que le prix de vente des tracteurs sur le marché français était inférieur à leur prix de revient.

Mesdames, messieurs, je regrette de le dire, mais dans tous les pays du monde et quel que soit le régime de gestion des entreprises, il ne sera jamais possible de gérer sainement sans avoir la préoccupation des problèmes financiers. C'est parce que, à la S. N. E. C. M. A., pendant trop longtemps on a négligé cet aspect des problèmes, parce qu'on a embauché en masse et passé des commandes qui n'étaient pas justifiées par les possibilités de vente, qu'aujourd'hui nous sommes obligés d'assainir une situation dont vraiment — j'ai le droit de le dire — je ne suis tout de même pas responsable.

M. André Marty. Pourquoi avez-vous empêché la vente de tracteurs en Argentine ?

M. le ministre de la défense nationale. Monsieur Marty, si vous pouvez me prouver que j'ai empêché la vente de tracteurs en Argentine...

M. André Marty. Je parle de votre prédécesseur, M. Ramadier.

M. Pierre Montel. Vous auriez voulu que nous équipions un pays fasciste ?

M. le ministre de la défense nationale. Puisque vous voulez que j'entre dans le détail de la vente des Sift, bien que mon prédécesseur soit de taille à se défendre lui-même...

M. André Marty. Il était occupé avec Peyré.

M. le ministre de la défense nationale. ...je dirai qu'à ma connaissance jamais en France on ne s'est opposé à des livraisons de tracteurs à aucun pays, lorsque ces pays étaient disposés à les payer en bon argent, je ne dis pas au comptant, mais dans des conditions commerciales normales.

Je puis vous en apporter la preuve. Je vais vous donner avec plaisir une indication des marchés qui ont été conclus d'août 1949 à février 1950.

Pendant cette période, 146 tracteurs ont été vendus en France, 47 dans l'Union française, 51 en Argentine; 483 ont été exportés vers l'Australie, 2 en Belgique, 10 au Brésil, 30 en Grèce, 2 aux Indes et 80 en Israël.

M. Auguste Allonneau. Et combien en Russie ? (*Rires à l'extrême gauche.*)

M. André Marty. L'U. R. S. S. est capable d'en exporter.

M. le ministre de la défense nationale. Nous espérons d'ailleurs que ces ventes continueront à se développer, et à l'heure actuelle, plusieurs tractations qui, je l'espère, nous permettront de liquider en grande partie les stocks, nous prouvent d'une façon indubitable que ce tracteur français, particulièrement adapté aux terres lourdes, est un excellent instrument d'exportation.

Aussi n'ai-je pas besoin de vous dire que le gouvernement précédent, comme celui dont j'ai l'honneur de faire partie, n'ont cessé de se préoccuper de la remise en activité de l'usine d'Argenteuil, et soit dit en passant, de l'usine de Colombes qui dépendait de la Société du Centre et dans laquelle nous espérons pouvoir faire bientôt certains travaux dépendant de la régie Renault.

En outre, le gouvernement précédent — je tiens à dire à celui de nos collègues qui a évoqué les négociations avec la Suisse que je me parerais des plumes du paon si je prétendais y avoir été mêlé — a engagé des tractations ayant pour objet de créer une société d'économie mixte dans laquelle, conformément aux vœux tant de fois exprimés par l'Assemblée, l'Etat aurait conservé 51 p. 100 ou même davantage des actions, et où le capital frais aurait été apporté par les actionnaires privés.

Pour pouvoir régler le problème de l'usine d'Argenteuil, il faut, en effet, procurer à la société qui sera chargée d'en prendre la gestion et d'exploiter normalement la fabrication du tracteur Sift, un milliard de francs de capital frais.

Les services de M. Lacoste, qui était alors ministre de la production industrielle, ont entamé des négociations avec une maison suisse de Vevey, spécialiste des machines agricoles. Tous ceux d'entre vous qui s'intéressent à ces questions savent combien il est important de coupler le tracteur avec des instruments aratoires bien adaptés à l'instrument qui les tire.

C'est alors qu'éclata une campagne de presse dénonçant l'intrusion d'actionnaires suisses — il s'agissait pourtant d'un pays qui n'était pas soumis au plan Marshall — dans la société Sift.

M. Pierre Métayer. L'impérialisme suisse !

M. le ministre de la défense nationale. Les protagonistes étrangers de l'opération se sont inquiétés, ont pensé qu'on leur ferait des difficultés, et on retiré leurs offres.

De nouvelles négociations sont en cours, et je pèse mes mots, car je ne veux pas, comme me l'a recommandé M. Bouxom, faire des promesses qui ne seraient pas tenues.

Ces négociations en cours sont menées par le directeur général adjoint de la régie Renault auquel je tiens à rendre hommage, car cet homme s'est profondément dévoué à la cause de la réouverture des usines d'Argenteuil et de Colombes. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

M. Ploix, c'est de lui qu'il s'agit, négocie actuellement avec des groupes français cette fois, qui, s'il leur est possible d'assurer le financement ou l'escompte de certaines créances sur le Trésor, seraient disposés à fournir la totalité du milliard de capital frais nécessaire à la société chargée d'exploiter le fonds de commerce Sift et toutes les productions de l'usine d'Argenteuil.

Les négociations sont actuellement fort actives. L'un des objectifs du Gouvernement et du ministre de la défense nationale qui, bien qu'il ne soit pas actuellement le ministre de tutelle de la société d'Argenteuil, ne saurait se désintéresser du sort des licenciés de l'usine Kellermann, est de conclure le plus rapidement possible cette négociation, car la réouverture de l'usine Sift donnerait du travail à 2.000 professionnels qualifiés. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

A plusieurs reprises, les orateurs, de différentes fractions de l'Assemblée, ont reproché au Gouvernement, les uns amicalement, les autres avec véhémence, le retard apporté au dépôt de la loi-programme d'aviation.

Certains d'entre eux ont mis en cause, à cette occasion, mon honorable collègue le ministre des finances M. Maurice-Petsche. Je tiens à dire, non seulement par respect de la solidarité ministérielle, mais par souci de la vérité, que les causes du retard ne sont en rien imputables au ministère des finances.

M. Maurice-Petsche, au contraire de ce qu'ont prétendu certains, a montré, sous l'arbitrage de M. le président du conseil, une compréhension toute particulière des difficultés auxquelles se heurtait notre industrie d'aviation.

Peut-être donnerai-je satisfaction à mon excellent collègue, M. Henri Bouret, dont je sais le dévouement et l'intérêt pour l'aviation, en lui disant que, ne sachant comment reconnaître la compréhension de M. Maurice-Petsche, je l'ai invité à venir prochainement à Brétigny constater que l'industrie française est capable de produire de bons avions.

M. Henri Bouret. Nous jugerons sur pièces !

M. le ministre de la défense nationale. Je crois lire sur le visage de M. Bouret ce qu'il pense : « Ce n'est pas beaucoup », se dit-il « ce que vous avez obtenu du ministre des finances ».

Aussi bien, n'est-ce pas le chiffre de 150 milliards de francs qu'il convient de retenir.

Que prescrit cette loi-programme, dont nous discuterons à loisir ? Elle prescrit, comme vous l'avez souhaité, d'abord une tranche inconditionnelle, celle qui garantit l'emploi dans les usines de cellules d'un effectif équivalent de celui qui y est employé actuellement, qui assure qu'elles ne passent pas au-dessous de cette ligne de flottaison à laquelle vous vous référiez, monsieur Bouret, au cours de votre intervention.

Il s'agit de 150 milliards de francs de fabrications de série et de 50 milliards de crédits d'études, soit 200 milliards de francs. Vous savez bien aussi que, si vous voulez évaluer ce que représenteront les crédits prévus à l'article 7 de la loi, et qui doivent pourvoir à l'organisation de terrains, à la formation des groupes qui seront constitués avec les avions nécessaires, à leur entretien, aux réparations, c'est encore beaucoup de milliards qu'il faut ajouter à ceux qui sont chiffrés dans la loi.

Quant au programme intégral, vous savez aussi qu'il dépendra de la volonté du Parlement, et finalement, de son arbitrage souverain lorsque nous discuterons les budgets, de déterminer s'il est disposé à donner au secrétaire d'Etat à l'air les crédits supplémentaires qu'en ce qui me concerne, bien entendu, je souhaiterais obtenir, si cela n'avait pas comme conséquence de nous faire renoncer à d'autres nécessités de la défense nationale.

Pourquoi donc le retard dans le dépôt de la loi-programme ? Mais mes chers collègues, pour des raisons techniques qui tiennent essentiellement à la situation de la S.N.E.C.M.A., raisons exposées avec une exacte rigueur par M. Moynet dans son intervention.

Croyez-vous qu'il était facile, à la fin de 1949 — je ne distingue pas entre la période qui précède et celle qui suit la formation du gouvernement actuel — croyez-vous qu'il était facile, et je fais appel au témoignage de notre excellent collègue, M. Jean-Moreau, de déterminer les moteurs dont il fallait conserver l'étude et maintenir la fabrication à l'intérieur de la S. N. E. C. M. A. ?

Croyez-vous, et c'est maintenant l'homme qui a été président de la sous-commission chargée d'examiner la situation de la S. N. E. C. M. A. qui évoque ses souvenirs et qui peut faire appel à ceux de tous les commissaires, qu'il était facile de démêler, entre les allégations des techniciens qui chérissent leurs moteurs comme les mères chérissent leurs enfants, ceux qui avaient un avenir, ceux qu'il fallait protéger, prolonger ou ceux, au contraire, qu'il fallait abandonner ? Voilà la difficulté devant laquelle s'est trouvé le Gouvernement.

La S. N. E. C. M. A., et c'est la raison pour laquelle la direction technique comportait, je crois, 2.300 ou 2.400 personnes, était engagée, comme l'a expliqué M. Moynet, dans une série d'études dont quelques-unes, du fait des retards accumulés, du fait de la révolution technique que représente la mise au point des moteurs à réaction, n'avaient plus d'avenir. Il faut avoir le courage de le dire.

Si aujourd'hui nous continuons à dépenser des centaines et des centaines de millions sur des moteurs à piston de grande puissance, ces moteurs seront sans emploi lorsqu'ils seront au point. A cause de ces nécessités inéluctables, il n'est pas possible de donner suite à des contrats d'études qui liaient la direction technique du ministère de l'air à la S. N. E. C. M. A.

Alors, quel choix avons-nous à faire ? En ce qui concerne les moteurs à piston, nous sommes d'accord. Le 12 S, qui est un moteur français à peu près au point, comme le disait M. Moynet, à condition de continuer à le perfectionner, d'allonger ses séries, pourra nous donner la fierté de satisfaire pleinement nos utilisateurs.

Reste alors la question si importante et si controversée du 14 R.

La solution à laquelle nous nous sommes arrêtés est probablement la meilleure démonstration que je pourrais donner à M. Cayeux que, dans cette réorganisation de la S. N. E. C. M. A., les hommes du Gouvernement comme ceux de la direction générale ont été profondément sensibles aux considérations humaines qu'il a exposées avec tant d'éloquence à la tribune, il y a un instant.

M. André Marty. En utilisant des gaz et des chiens!

M. le ministre de la défense nationale. Les gaz, nous en parlerons quand vous voudrez, monsieur Marty.

Je disais — car il est plus intéressant probablement de discuter sur cette question du 14 R — que nous avions le choix entre continuer les études et la fabrication du 14 R, avec les grands risques que cela comporte et que je reconnais...

M. André Moynet. J'en prends acte.

M. le ministre de la défense nationale. ...et je demande à l'Assemblée de me donner acte que je le reconnais — ou prendre une licence de moteurs étrangers.

En effet, des licences nous étaient proposées par deux sociétés étrangères jouissant d'une réputation universelle: la maison américaine Pratt and Whitney et la maison anglaise Bristol.

L'énorme supériorité de ces deux sociétés par rapport à la S. N. E. C. M. A. c'est, vous le savez, qu'ayant été chargées pendant la guerre d'equiper la majeure partie de l'aviation britannique et de l'aviation américaine, elles ont produit l'une et l'autre de 80 à 100.000 moteurs d'un type voisin de celui du 14 R.

La solution de facilité pour le secrétaire d'Etat à l'air, pour le ministre de la défense nationale, ainsi que pour le directeur général de la S. N. E. C. M. A., aurait été de prendre la licence. C'était la certitude que, dans un délai de deux ans et demi à trois ans, la S. N. E. C. M. A. sortirait des moteurs impeccables et d'une puissance probablement supérieure à celle du 14 R.

Mais c'était aussi la certitude que 1.800 hommes de plus auraient dû aujourd'hui être licenciés. Je connais le dévouement de M. Moynet pour la cause de l'aviation. Pense-t-il que, si 1.800 hommes de plus avaient été licenciés de la S. N. E. C. M. A., le 14 avril dernier, il serait resté une S. N. E. C. M. A. ? Pense-t-il qu'il eût été possible de conserver le moral nécessaire à une entreprise comme celle-là ?

Dans l'entreprise de sauvetage de la S. N. E. C. M. A. que nous poursuivons, vous savez comme moi l'importance de l'élément moral.

Si la décision avait pu être prise il y a deux ans et demi ou trois ans, très probablement nous aurions pu accepter une licence de moteur étranger. Mais l'accepter aujourd'hui eût été, à mon avis, condamner l'existence même de la S. N. E. C. M. A.

M. André Moynet. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le ministre de la défense nationale. Je vous en prie.

M. André Moynet. Je ne veux pas discuter sur ce point, monsieur le ministre, j'en suis d'ailleurs tout à fait d'accord. Mais, ainsi que vous le signaliez tout à l'heure, il y a des moments où il faut prendre des décisions. Vous dites que l'on aurait dû savoir ce qu'il fallait faire il y a deux ou trois ans, et que c'était très difficile.

Je fais remarquer au passage qu'il y a des gens payés pour prévoir.

En tout cas, aujourd'hui encore, des décisions sont à prendre. J'ai pour ma part le courage de dire que continuer à construire le 14 R serait une faillite.

Si l'on ne peut construire maintenant sous licence le Bristol — ce que je reconnais volontiers — vous savez fort bien qu'il existe des moyens de le construire en assemblage en France.

M. le ministre de la défense nationale. Je répète ce que j'ai dit: je sais qu'en prenant la décision de continuer les études et la fabrication du 14 R nous avons pris un très grand risque. Mais j'affirme que rien ne pouvait remplacer, pour empêcher la dissolution du département moteurs de la S.N.E.C.M.A., les 192 moteurs 14 R qui constituaient la queue du contrat de 515 moteurs qui avait été passé par un de mes prédécesseurs.

Je ne peux pas répondre des décisions qui ont été prises il y a trois ans. Je suis placé devant la situation actuelle. Et je dois dire que le ministre des finances a fait preuve d'une rare compréhension des besoins de l'industrie de l'air.

M. Georges Bidault, *président du conseil.* Très bien!

M. le ministre de la défense nationale. Nous acceptons donc ce risque en faisant confiance aux hommes de la S.N.E.C.M.A. Car c'est vraiment des ingénieurs, c'est du département de la production que dépendra le succès du pari que, je le reconnais, nous avons fait sur le 14 R. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

En revanche, nous sommes complètement d'accord avec vous, monsieur Moynet, sur les autres parties de votre exposé concernant l'orientation à donner à l'effort technique de la S.N.E.C.M.A.

Vous l'avez dit, l'avenir de cette société nationale n'est plus dans la construction du moteur à piston. Il faut, je dirais presque pour l'honneur de notre technique, que dans deux

ons le 14 R soit au point. Mais les grands marchés de l'avenir ne porteront pas sur des moteurs à piston, mais sur des turbo-réacteurs ou sur des réacteurs.

Dans ces conditions, qu'avons-nous fait ? Nous avons décidé que nous maintiendrions toutes les recherches, tous les crédits à la disposition du T.B. 1000 qui est un appareil purement et strictement français.

Nous avons d'autre part décidé de réincorporer à la S.N.E.C.M.A. l'Atar dont les techniciens français ou étrangers reconnaissent d'ailleurs qu'il est un instrument d'avenir.

Nous espérons que là encore l'effort de la direction technique aboutira et que nous pourrons ainsi sortir de l'impasse que vous nous montriez tout à l'heure.

Autrement dit, pour que la S.N.E.C.M.A. ait l'avenir que nous lui souhaitons tous dans cette Assemblée, il faut que, sur le plan technique, elle arrive à mettre au point le 14 R, qui équipera les cargos commandés par l'armée de l'air, et que, dans le même délai de deux ans prévu pour cette mise au point, elle fasse déboucher, au point de vue technique, le T.B. 1000 et l'Atar.

Quant à ce grand ingénieur français qu'évoquait M. Bouret, et dont le nom est Leduc, il a quitté l'atelier artisanal dans lequel il travaillait à Toulouse.

Il est maintenant installé dans une usine à Argenteuil où, avec la liberté qu'il faut toujours laisser aux inventeurs, il poursuit ses travaux.

M. André Marty. M. Leduc est à Bezons, monsieur le ministre.

M. le ministre de la défense nationale. Je reconnais volontiers, monsieur Marty, que vous avez une plus grande compétence que moi sur les bordures des arrondissements de Seine-et-Oise (*Sourires.*)

M. André Marty. J'étais le député d'Argenteuil.

M. le ministre de la défense nationale. D'autre part, aucun chercheur ne disposera, en 1950, de contrats plus importants que ceux que la direction technique du ministère de l'air confiera à M. Leduc pour lui permettre de pousser ses travaux.

Je pense avoir ainsi répondu, de la façon la plus claire, aux questions qui m'avaient été posées sur l'orientation et l'avenir technique de la S.N.E.C.M.A.

Bien entendu, s'il y avait une précision supplémentaire à vous donner, je la fournirais très volontiers.

Telles étant les données techniques du problème, sachant que nous ne pouvions plus obtenir de la S.N.E.C.M.A. que le 12 S et le 14 R et que les recherches sont accélérées autant que possible, que pouvions-nous faire vis-à-vis de cette société ?

Depuis deux mois, le directeur général nous faisait savoir, chaque semaine, qu'il ne pouvait plus faire face à ses échéances. Il nous communiquait, chaque semaine, le montant des dettes accumulées vis-à-vis de la sécurité sociale, des collecteurs d'impôts. Auriez-vous admis, mesdames, messieurs, que le Gouvernement revienne vous demander de nouveau quelques milliards sans avoir eu le courage de prendre la décision douloureuse de réorganisation qui s'imposait ?

Vous ne l'auriez pas accepté. Vous nous auriez répondu qu'un gouvernement doit savoir parfois prendre la responsabilité de mesures pénibles.

C'est la situation dans laquelle s'est trouvé mon prédécesseur. C'est celle dans laquelle M. Maroselli et moi-même nous avons encore été placés.

Dans ces conditions, tout notre effort a maintenant deux objectifs: d'abord atténuer dans toute la mesure du possible, pour les foyers de ceux qui sont nécessairement licenciés, les conséquences de mesures dont, comme l'a dit M. Cayeux, ils ne sont pas directement responsables.

M. Henri Bouret. Voulez-vous me permettre, monsieur le ministre, de vous interrompre pour un instant ?

M. le ministre de la défense nationale. Je vous en prie.

M. Henri Bouret. Je vous remercie.

Nous vous écoutons avec un très vif intérêt. Mais je me demande si votre longue appartenance à la commission des finances ne vous fait voir les choses trop exclusivement sous l'angle financier.

Ce matin, répondant à notre collègue M. Lespès, vous exaltiez le caractère social d'un gouvernement qui n'a pas hésité, à deux ou trois reprises, à donner à la S.. N. E. C. M. A. les milliards nécessaires pour éviter des licenciements.

Or, ce que nous attendons du Gouvernement — et je crois traduire ici le désir d'un grand nombre de nos collègues — ce n'est pas que vous transformiez les usines de la S. N. E. C. M. A. en ateliers nationaux, mais que vous leur donniez le plan de charge nécessaire au maintien d'un important potentiel de constructions aéronautiques.

C'est vers cet objectif qu'il faut s'orienter. Il ne s'agit pas de faire votre procès ou celui de vos prédécesseurs. D'ailleurs, pour notre part, nous avons été membres de la majorité de tous les gouvernements et je me garderai d'engager le débat sur ce plan.

Mais nous demandons qu'on donne enfin à la S. N. E. C. M. A. un plan de charge, non seulement sur les séries mais surtout sur les études et les recherches, qui permette à nos techniciens d'envisager l'avenir sous un jour plus optimiste. (*Applaudissements au centre et sur divers bancs à gauche.*)

M. le ministre de la défense nationale. Je constate avec plaisir l'identité de nos vues.

Avant d'avoir été membre de la commission des finances, j'ai eu l'honneur d'être, dans des circonstances fort délicates, le chef-adjoint de la mission française de l'air à l'étranger, en 1939 et en 1940, et je vous garantis que je n'ai pas oublié mes constatations de l'époque.

Le plan de charge, le seuil de rentabilité ? Vous vous souvenez certainement des propos que j'ai prononcés à cet égard lors de la discussion de la loi de 1949.

Mais, je vous le demande, comment pouvons-nous prévoir un plan de charge important dans l'état actuel des fabrications de la S. N. E. C. M. A. ?

Pouvons-nous accroître le plan de charge, accepter d'employer des crédits forcément limités sur des études dont nous savons pertinemment qu'elles n'ont plus d'avenir ?

L'important est de faire en sorte que la S.N.E.C.M.A. ne connaisse pas, ce qui serait une défaite technique, l'impossibilité de mettre au point le 14 R. Il faut qu'elle continue à perfectionner le 12 S qui donne largement satisfaction.

C'est pour rattraper d'un bond les années de retard qu'elle s'engage avec tout ce qu'elle a d'intelligences, de valeurs techniques, dans la mise au point du T. B. 1.000 et de l'Atar, je crois que nous sommes parfaitement d'accord.

Je reviens maintenant aux considérations sociales qui ont été évoquées successivement par MM. Métayer, Cayeux et Bouxom.

Il ne s'agit pas — et j'ai constaté que personne dans l'Assemblée ne l'a suggéré — de transformer les sociétés nationales aéronautiques, et singulièrement la Société nationale de constructions de moteurs, en ateliers nationaux. D'ailleurs, la dignité des professionnels de ces usines s'y opposerait; elle serait le principal obstacle à une telle opération. (*Très bien! très bien! à gauche et au centre.*)

Il s'agit de savoir ce que nous pouvons faire pour éviter ou pour diminuer les misères qui résultent des licenciements.

En premier lieu, je le répète, rien ne sera négligé par le Gouvernement pour tenter de rouvrir le plus tôt possible la S.I.F.T. parce que cela représente 2.000 emplois supplémentaires.

M. Fernand Bouxom. Très bien !

M. le ministre de la défense nationale. D'autre part, en ce qui concerne la manière dont les licenciements ont eu lieu, et certaines conditions qui les ont entourés, je tiens à donner toutes précisions.

Je signale d'abord à M. Marty qu'il n'a pas été correctement informé lorsque, ce matin, il a indiqué qu'on contestait à des ouvriers ayant travaillé dans l'ancienne société Gnôme et Rhône les droits d'ancienneté que leur donnaient leurs services dans cette société.

Si de telles contestations ont eu lieu, il suffira de les signaler à la direction générale, car elles ne peuvent résulter que d'erreurs de subalternes ne connaissant pas les droits des ouvriers avec lesquels ils traitaient.

Lorsque la société Gnôme et Rhône a été fermée, il est bien évident que la S.N.E.C.M.A. a hérité son passif comme son actif, que par conséquent elle a hérité toutes les obligations que la société Gnôme et Rhône avait vis-à-vis de son ancien personnel.

Je le répète, s'il y a contestation là-dessus, je demande à en être averti. Je pense que cela donnera également satisfaction à M. Cayeux.

M. Jean Cayeux. C'est exact.

M. le ministre de la défense nationale. D'autre part, une question fort pertinente m'a été posée par M. Métayer. Etant donné les conditions dans lesquelles la fermeture de l'usine a eu lieu, nous a dit M. Métayer, un certain nombre d'ouvriers sont restés durant presque une semaine — M. Cayeux a même précisé: plus d'une semaine — sans savoir quelle allait être leur sort.

Pour ceux qui sont licenciés, cela signifie que le préavis n'a été délivré qu'environ huit jours après la cessation effective du travail.

Je tiens à dire à M. Cayeux que cette situation sera examinée. Si un certain nombre d'ouvriers à salaire horaire — c'est en effet à ceux-là que la question s'applique — ont été lésés par les conséquences d'un acte qui s'appelle l'occupation d'usine, dont il faut bien reconnaître que ni la direction, ni le Gouvernement n'étaient responsables.

M. André Marty. Mais si !

M. le ministre de la défense nationale. Nous veillerons à ce qu'ils obtiennent une indemnité complémentaire, par exemple en doublant l'indemnité de quarante heures. Je pense également que cela donnera satisfaction à M. Cayeux.

M. Jean Cayeux. Je vous remercie de cette précision.

M. le ministre de la défense nationale. M. Cayeux m'a posé un certain nombre de questions fort précises sur le centre d'apprentissage, sur le centre médical, sur les raisons pour lesquelles les mandats n'étaient pas parvenus dans les délais qui avaient été indiqués dans la lettre de licenciement.

Je vais lui donner les réponses précises qu'il attend.

D'une part, le centre d'apprentissage a été rouvert ce matin, ainsi d'ailleurs que le centre médical.

M. Jean Cayeux. Le centre d'apprentissage a-t-il été rouvert pour tout le monde, monsieur le ministre ?

M. le ministre de la défense nationale. Je ne suis pas informé qu'on ait fait une discrimination quelconque. Mais s'il y a eu discrimination, je vous prie de m'en avertir.

M Jean Cayeux. Je vous remercie.

M. le ministre de la défense nationale. Par ailleurs, s'il y a eu des retards dans la remise des mandats, ces retards ne sont en aucune manière imputables à la direction de la S. N. E. C. M A. Il s'est trouvé que les bureaux des postes, télégraphes, téléphones n'ont pas pu accepter, faute de personnel, la totalité de ces mandats. (*Exclamations à l'extrême gauche.*)

M. André Marty. C'est la faute du facteur !

M. le ministre de la défense nationale. Il a fallu provoquer une augmentation du personnel de ces bureaux, augmentation, mon cher collègue, qui aurait pu être prévue si la fermeture avait eu lieu dans les conditions qui avaient été fixées par le Gouvernement et si la date de cette fermeture, au lieu d'être choisie par ceux qui ont occupé les ateliers, l'avait été par la direction générale et par le Gouvernement.

M. Jean Cayeux. Il existe tout de même dans Paris un certain nombre de bureaux de poste et l'on pouvait peut-être répartir les mandats en question.

M. le ministre de la défense nationale. C'est ce qu'on a fait.

En outre, la date ultime à laquelle la totalité du personnel qui doit être réembauché se retrouvera de nouveau au travail est celle du 20 mai, et la marge de 10 p. 100 qui avait été un moment prévue a été abandonnée. Par conséquent, le 20 mai, tous ceux qui doivent retrouver un emploi à l'usine seront de nouveau au travail.

M. Jean Cayeux. Je vous remercie de cette précision, monsieur le ministre.

M. le ministre de la défense nationale. D'autre part, dans 48 heures, chacun connaîtra son sort et il n'y aura pas une seule personne employée à la S .N. E. C. M. A. qui ne saura si elle est retenue ou licenciée.

Enfin, la mutuelle dépend actuellement, si je suis bien informé, uniquement du comité d'entreprise. Nous sommes d'ailleurs en contact avec le comité d'entreprise pour lui permettre un certain assouplissement des règles normales, afin que certaines de ses œuvres puissent continuer à bénéficier, au moins pendant quelque temps, aux ouvriers licenciés.

A cet égard, je mentionne une question sur laquelle le Gouvernement s'est tout particulièrement penché et qui, d'ailleurs, n'a pas été évoquée jusqu'à présent par les orateurs. Nous veillerons à ce que les colonies de vacances de la S. N. E. C. M. A. recueillent, au cours de l'été 1950, les enfants de tous ceux qui étaient employés à la S. N. E. C. M. A. à la date du licenciement.

Voilà, mes chers collègues, les précisions que je voulais vous donner.

M. Jean Cayeux. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le ministre?

M. le ministre de la défense nationale. Volontiers.

M. Jean Cayeux. Monsieur le ministre, je tiens à vous remercier des réponses fort importantes que vous avez bien voulu donner à la plupart des questions que j'ai posées. Il en est une, toutefois, sur laquelle je me permets de demander quelques explications complémentaires.

Pouvez-vous me dire quel est l'organisme qui va procéder au réembauchage et de qui viendront les suggestions à ce propos ?

M. le ministre de la défense nationale. En vertu même du statut des sociétés nationales, ce n'est pas au Gouvernement de choisir qui sera réembauché.

Les instructions qui ont été données à la direction générale et qui, à ma connaissance, ont été strictement et consciencieusement suivies, sont celles-ci: Nous nous inspirerons de tous les critères qui avaient été fixés par le Parlement, après le vote d'amendements dont vous pouvez d'ailleurs revendiquer la paternité, dans la loi du 2 août 1949.

Nous serons obligés — et j'ai constaté avec plaisir, dans votre intervention, que vous l'avez reconnu — de tenir compte aussi de la volonté de ceux qui acceptent de fabriquer des moteurs dont il faut bien reconnaître que la plupart sont destinés à équiper des avions militaires. Je pense que personne ne peut le contester.

Je puis toutefois vous donner l'assurance — d'ailleurs, il me suffirait de citer certains noms de ceux qui ont déjà reçu notification qu'ils seraient réemployés — que ce n'est pas en tenant compte de telle ou telle appartenance que se feront les réembauchages. (*Interruptions à l'extrême gauche.*)

Telles sont, mesdames, messieurs, les indications que je voulais donner en réponse aux interventions et aux interpellations qui se sont succédé depuis ce matin.

Sur le plan financier, je dois rappeler, comme M. le secrétaire d'Etat à l'air l'a indiqué dans sa déclaration — et c'est une façon effective, bien que je reconnaisse qu'elle sente un peu sa commission des finances, de prouver la volonté qu'on a d'aider les fabrications françaises de moteurs d'aviation — que le Gouvernement a prévu la mise dans la S. N. E. C. M. A. de plus de 3.900 millions de francs d'argent frais nouveau, plus toute une série d'aménagements, d'amortissements, de dispositions variées ayant pour conséquence d'alléger ou même de supprimer diverses obligations qui, actuellement, grèvent le passif de la S. N. E. C. M. A.

Sur 3.900 millions de francs, 1.300 millions seront fournis en fait par les budgets de la défense nationale. Je vous saisirai, dans un très bref délai, d'une lettre rectificative qui prélève, sur les quatre budgets de la défense nationale, une somme de 1.300 millions de francs destinée à aider la S. N .E. C. M. A., à opérer sa réorganisation. Le ministre des finances, sur d'autres crédits, va accepter d'affecter un milliard de francs à l'augmentation du fonds de roulement. En outre, 1.600 millions de francs seraient prélevés sur les crédits destinés à l'augmentation du capital social des société nationales de constructions aéronautiques. Voilà comment sera faite, du point de vue financier, la réorganisation de cette société.

Mesdames, messieurs, j'ai terminé. Je vous demande, dans votre ordre du jour, de donner au Gouvernement l'appui moral dont il a besoin pour continuer une œuvre qui n'a qu'un seul objectif, celui d'assainir une société nationale qui, pour des motifs très nombreux, trop souvent évoqués ici pour que je les rappelle, s'est trouvée depuis trois ans dans une situation extrêmement difficile. Dans l'intérêt de son personnel comme dans celui du prestige français, il faut l'assainir définitivement. (*Vifs applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. L'Assemblée voudra sans doute renvoyer la suite de la discussion à la prochaine séance. (*Assentiment.*)

— 5 —

PROPOSITIONS DE LA CONFERENCE DES PRESIDENTS

M. le président. La conférence des présidents propose à l'Assemblée:

1° De commencer ce soir, à la suite du débat sur les interpellations en cours, la discussion des fascicules budgétaires dans l'ordre suivant:

Monnaies et médailles;

Ordre de la Libération;

Légion d'honneur;

Imprimerie nationale;

Commissariat général au plan;

2° De réserver la séance de demain, mercredi matin, à la fin de la discussion du projet sur les investissements (prêts et garanties);

3° De poursuivre mercredi — après-midi et soir — la discussion budgétaire par l'examen du budget des postes, télégraphes et téléphones, étant entendu que disposeront pour ce débat:

Gouvernement, 1 heure;

Commissions, 1 heure;

Groupes, 4 heures,

suivant une répartition qui sera affichée et distribuée;

4° De consacrer les séances de jeudi — matin et après-midi — à la discussion des conclusions du rapport de M. Delahoutre, adopté le 31 mars dernier, par la commission chargée d'enquêter sur les faits relatés par M. le président du conseil dans sa déclaration du 17 janvier 1950.

La conférence des présidents propose que ce débat soit organisé au cours d'une réunion qu'elle tiendrait, avec les orateurs inscrits, conformément à l'article 39 du règlement, demain mercredi, à dix heures trente;

5° De réserver les séances de jeudi soir, vendredi matin, après-midi et soir, et mardi 9 mai, soir, à la discussion des crédits militaires, étant précisé qu'une sixième séance serait ultérieurement consacrée à ce débat, prévu pour une durée globale de dix-huit heures, à savoir:

Gouvernement, 2 heures;

Commissions, 2 heures;

Groupes, 14 heures,

selon une répartition qui sera affichée et distribuée;

6° De procéder, vendredi, au début de l'après-midi, et dans les salles voisines de la salle des séances, au scrutin pour l'élection d'un membre de la commission chargée d'enquêter sur les faits relatés par M. le président du conseil dans sa déclaration du 17 janvier 1950;

7° De consacrer la séance du mardi matin, 9 mai, aux différentes discussions d'urgence successivement inscrites à l'ordre du jour;

8° De fixer comme suit l'ordre du jour de la séance du mardi 9 mai, après-midi:

Fixation de la date de discussion des interpellations de MM. Legendre et Garaudy, sur la révocation de M. Joliot-Curie;

Projet et proposition sur les primes de déménagement;

Résolution sur la commémoration de la victoire de Narvik;

Projet sur l'aéroport de Bâle-Mulhouse;

Suite des propositions sur les ventes d'immeubles par appartements.

M. Roger Garaudy. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Garaudy.

M. Roger Garaudy. Je tiens à protester au nom du groupe communiste contre l'ordre du jour qui accorde à la discussion de l'interpellation sur la révocation de Joliot-Curie les cinq minutes d'une fixation de date.

Les attaques se sont déclenchées lorsque Joliot-Curie a déclaré:

« Si demain le gouvernement français nous demandait d'orienter nos travaux vers un but de destruction, s'il nous demandait de faire la bombe atomique, nous répondrions: Non. »

L'homme qui parlait ainsi, Joliot-Curie, est le savant qui a conduit l'humanité au seuil de l'âge atomique. Tandis que depuis des mois les expressions mystérieuses d' « énergie nucléaire » et de « radio-éléments » s'associaient pour le public à la vision effroyable d'Hiroshima, à la crainte de ravages sans nom et faisaient peser l'angoisse au cœur des mères, celui qui venait de créer la pile de Châtillon ouvrait une perspective heureuse à ses travaux: des progrès décisifs en médecine, en biologie, en métallurgie; il évoquait de futures centrales atomiques génératrices d'un bonheur accru pour tous les hommes et d'indépendance nationale pour notre pays. Parce qu'il a voulu faire avec sa science une œuvre de vie et non de mort, un gouvernement dit français a osé le révoquer.

Dans ce débat, le problème de la liberté et de la dignité de la personne humaine est posé sous sa forme la plus haute.

Un savant est à l'origine d'une découverte qui peut bouleverser la civilisation pour le bien de l'humanité. A-t-il, oui ou non, le droit de dire: je refuse de mettre le fruit de mon savoir au service des œuvres de mort? (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Un gouvernement dit français a osé répondre non et pour discuter ce problème il nous accorde, mardi, cinq minutes pour une fixation de date.

Nous ne pouvons voir là qu'une volonté bien arrêtée de se dérober à toute discussion.

Et pourquoi cette dérobade? Parce que cette décision n'est pas une décision française. Elle montre avec éclat au monde entier que la France renonce à son indépendance économique et scientifique et qu'elle viole la parole donnée car, le 25 juin 1946, le délégué français à la commission de l'énergie atomique des Nations Unies, M. Parodi, a proclamé la résolution de la France d'orienter la recherche atomique française exclusivement vers les constructions de la paix.

Le 21 décembre 1948, inaugurant la pile de Châtillon, le Président de la République, M. Vincent Auriol, déclarait à Joliot-Curie:

« Je sais le but pacifique de vos travaux et la France, en vous aidant, peut donner au monde un magnifique exemple suivant sa tradition, suivant sa mission traditionnelle, qui est de contribuer au bonheur humain et non pas aux destructions, non pas aux souffrances humaines. »

La révocation de Joliot-Curie signifie donc que le Gouvernement renie cette tradition, cet exemple, cette mission, comme disait le Président de la République.

C'est ce que le peuple de France a parfaitement compris. Vous avez pu entendre hier jaillir de la plus puissante manifestation de 1er mai que Paris ait jamais connue, le cri de tous les travailleurs manuels ou intellectuels. Ces centaines de milliers d'ouvriers souffrent dans leur chair des misères que votre politique leur impose et l'on a pourtant entendu, dominant même la revendication pour le pain, monter, mille fois répétée, cette exigence: réintégrez Joliot-Curie.

Le peuple de Paris a donné ce spectacle admirable des ouvriers qui ont faim, faisant passer au premier plan de leurs revendications celle de l'honneur national et de la paix symbolisée par Joliot-Curie. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Vous pouvez multiplier les astuces subalternes de vos discours ou de votre presse pour essayer d'obscurcir le problème dans l'esprit de notre peuple. Les choses sont claires

Joliot-Curie apporte à la France les moyens scientifiques et techniques de conquérir son indépendance économique. Vous le révoquez. Vous travaillez donc contre l'indépendance nationale.

Joliot-Curie refuse de travailler pour la guerre. Vous le révoquez. Vous êtes donc décidés à travailler pour la guerre.

Joliot-Curie est attaqué depuis des mois par le Gouvernement et par la presse américaine. Vous le révoquez. Vous obéissez à des injonctions étrangères.

Joliot-Curie est le premier signataire de l'appel de Stockholm, qui dénonce comme criminel de guerre celui qui utilisera le premier la bombe atomique. Vous le révoquez. C'est donc que vous craignez que vos amis et protecteurs fassent usage les premiers de cette bombe atomique. (*Vifs applaudissements à l'extrême gauche.*)

En agissant ainsi, vous vous placez d'avance à leurs côtés, parmi ces criminels de guerre.

Pour répondre à de telles accusations, vous devez accepter la discussion sur le fond de l'interpellation que j'ai l'honneur de déposer au nom du groupe communiste.

Essayer d'étouffer un tel débat dans les cinq minutes d'une fixation de date, c'est refuser de répondre et donc s'avouer coupables.

Le peuple français vous jugera alors comme tels avec cette certitude: Joliot, c'est l'homme de la paix et Bidault, qui le révoque, c'est l'homme de la guerre. (*Applaudissements prolongés à l'extrême gauche.*)

M. le président. Je vais mettre aux voix la proposition de M. Garaudy...

M. Jacques Duclos. Nous demandons le scrutin.

M. Robert Prigent, *secrétaire d'Etat à la présidence du conseil.* Il est impossible que l'Assemblée se prononce maintenant sur l'inscription à l'ordre du jour de la discussion au fond de l'interpellation. C'est mardi prochain seulement qu'il y aura lieu de statuer sur ce point.

Mme Germaine François. Le scrutin est ouvert.

M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil. Je vous demande pardon, madame; j'ai demandé à prendre la parole après M. Garaudy.

Je suis chargé de défendre devant l'Assemblée les propositions que j'ai soutenues devant la conférence des présidents. Devant celle-ci, en effet, j'ai accepté, au nom du Gouvernement, que mardi prochain, c'est-à-dire à la date utile la plus proche, conformément à son règlement, l'Assemblée procède à la fixation de date de l'interpellation de M. Garaudy.

Je demande à l'Assemblée de maintenir cette position, qui a été celle de la conférence des présidents.

L'Assemblée doit décider maintenant si la fixation de date aura lieu mardi.

Voilà comment le problème est posé et il ne peut l'être autrement. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. Roger Garaudy. C'est un vote contre l'une des propositions de la conférence des présidents, que nous demandons. C'est tout à fait naturel.

Je demande que, mardi, ait lieu la discussion de l'interpellation au fond et non pas la fixation de la date.

M. le président. Vous estimez, monsieur le secrétaire d'Etat, que M. Garaudy pourrait faire utilement sa proposition mardi prochain ?

M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil. Cela me semble de toute évidence, monsieur le président et tous les précédents sont dans ce sens.

Ou bien l'Assemblée accepte l'ordre du jour défini par la conférence des présidents et mardi prochain M. Garaudy présentera sa demande de fixation de date...

M. Roger Garaudy. Ou bien elle ne l'accepte pas.

M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil. ...ou bien, en effet, elle ne l'accepte pas.

M. Roger Garaudy. Je demande que l'Assemblée ne l'accepte pas. C'est tout.

M. le président. M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil demande à l'Assemblée, en ce qui concerne les interpellations de MM. Legendre et Garaudy, le maintien des propositions de la conférence des présidents.

Je mets aux voix cette proposition.

(*Cette proposition, mise aux voix, est adoptée.*)

M. le président. La parole est à M. Michelet.

M. Edmond Michelet. Mesdames, messieurs, la commission que j'ai l'honneur de présider m'a prié d'attirer l'attention de l'Assemblée sur la violation du règlement que constituerait l'acceptation de la proposition tendant à discuter jeudi prochain ce qu'on a appelé improprement le rapport Delahoutre.

L'article 42 du règlement est formel. Il dispose:

« A l'exception des motions tendant à l'investiture du président du conseil, des motions de censure prévues par l'article 50 de la Constitution, des motions préjudicielles ou incidentes prévues par l'article 46 ci-après, des contre-projets et des amendements, aucune motion, adresse ou proposition quelconque ne peut être soumise au vote de l'Assemblée sans avoir fait, au préalable, l'objet d'un rapport de la commission compétente dans les conditions réglementaires. »

Aucun rapport n'est, à l'heure présente, ni rédigé, ni distribué dans les conditions prévues à cet article et, par conséquent, il est impossible à l'Assemblée, en l'état actuel du règlement, d'accepter cette discussion. La commission m'a prié de vous en faire la remarque et d'obtenir sur ce point, si c'est nécessaire, que s'institue un débat sanctionné par un vote précis.

Il faut que chacun prenne ses responsabilités. La majorité de la commission est disposée à prendre les siennes. Elle a publié des textes qui n'ont pas encore de caractère officiel parce qu'il lui était impossible, pour les raisons que vous connaissez, les uns et les autres, de poursuivre ses débats à huis-clos.

Mais je dois vous rappeler que les dépositions des témoins sont sténographiées, qu'elles seront publiées, qu'un certain nombre d'avant-rapports ont été établis dans les conditions que vous savez aussi. Cinq avant-rapports devaient être déposés devant la commission; deux d'entre eux seulement le sont à l'heure actuelle. Seules, d'ailleurs, ont été publiées les conclusions de ces deux avant-rapports. Le rapporteur général désigné par la commission, M. Pierre July, n'a pas encore commencé sa tâche.

Je répète, en pesant mes mots, au nom de la majorité de la commission, que le fait de manifester la volonté d'aborder maintenant d'une manière oblique et précipitée la discussion d'un problème aussi grave ressemble à ce qu'il faudra bien appeler de l'étouffement. (*Exclamations à gauche. — Applaudissements sur certains bancs à gauche et à droite.*)

La commission s'y oppose.

M. le président. La parole est à M. Lussy.

M. Charles Lussy. Mes chers collègues, le 31 mars dernier, à la veille du départ de l'Assemblée nationale en vacances, la commission d'enquête que préside M. Michelet a pris, sur certains points, une position immédiatement rendue publique. La presse s'en est emparée et les polémiques n'ont pas manqué de s'instituer, certains passages des conclusions de M. Delahoutre s'y prêtant malheureusement, non pas sans doute par la volonté de leur auteur, mais en raison de l'imprécision de ces conclusions.

Un mois s'est écoulé. L'Assemblée nationale a repris ses travaux et nous avons pris connaissance d'un document officiel, prévu par le règlement, le *Bulletin des commissions.* Nous avons pu lire, au n° 113 de ce bulletin, distribuées à tous les parlementaires, les conclusions de M. Delahoutre, qui ainsi revêtaient un caractère officiel.

Notre président ne me démentira pas si j'affirme que mardi dernier, à la conférence des présidents, lorsque j'ai demandé que le débat s'institue devant l'Assemblée à la date la plus proche, aucun objection ne s'est fait jour.

M. le président. C'est exact.

M. Charles Lussy. A la conférence des présidents d'aujourd'hui, les objections présentées par M. le président de la commission d'enquête portaient sur le caractère des conclusions auxquelles il déniait le qualificatif de rapports; il affirmait qu'il ne s'agissait que d'avant rapports et, suivant une expression nouvelle dans le style parlementaire, « d'outils de travail ».

Le président de la commission d'enquête prend maintenant une autre position. Il invoque une disposition réglementaire pour éviter un débat que nous estimons utile. Je n'entends pas le suivre sur le terrain où il s'est placé; mais, étant donné son attitude, il me serait facile de lui répondre que l'on peut se demander qui, dans cette affaire, cherche la lumière et qui en veut l'étouffement ? (*Applaudissements à gauche.*)

Il me suffit de consulter le document que j'ai sous les yeux pour y lire, à la page 3151, s'agissant d'une question autre que ce que l'on a appelé l'enquête des généraux:

« Après un large échange de vues, la commission, à l'unanimité moins une abstention, a adopté le rapport dans le libellé suivant. »

S'agit-il du rapport général de M. July ? Pas le moins du monde. Il s'agit d'un rapport de M. Duveau, rapport anodin, avant rapport, outil de travail, dites-vous. Monsieur Michelet,

s'il en était ainsi, permettez-moi de vous dire que la commission d'enquête aurait alors de singulières méthodes de travail, en rendant public un texte dans lequel on ne demande rien moins au Gouvernement que de provoquer, à l'encontre des généraux Revers et Mast et du lieutenant-colonel Bravelet, « les procédures de toute nature, administratives, disciplinaires et judiciaires que les faits ci-dessus exposés pourraient justifier ».

Il s'agit donc bien d'un rapport avec des conclusions formelles.

Au sujet de la réunion du 31 mars, je donne lecture du texte que M Michelet ne peut pas ignorer, car, en sa qualité de président de la commission, il a dû le transmettre au bulletin des commissions. Voici ce texte:

« La commission a statué sur les conclusions du rapport de M. Delahoutre relatif au non-lieu intervenu en ce qui concerne les divulgations du rapport du général Revers. »

Je passe sous silence les phrases relatives aux faits que nous aurons à discuter. Je ne veux en retenir qu'une. « Après avoir examiné le point de savoir si la notion d'intérêt national bien comprise a dominé le problème, le rapporteur conclut: « Il appartient à l'Assemblée nationale d'apprécier. »

Le débat public, monsieur Michelet, ce n'est pas nous qui l'avons ouvert, c'est la commission d'enquête. Ce n'est pas nous les premiers qui avons demandé à l'Assemblée nationale d'apprécier, c'est la commission d'enquête que vous présidez qui a conclu dans ce sens. Et ce n'est pas parce que, tout à l'heure, par six voix contre trois...

M. Edmond Michelet. Sept voix, dont celle de M. Depreux!

M. Charles Lussy. ...la commission d'enquête s'est prononcée contre le débat immédiat que l'Assemblée nationale, pour autant, doit admettre que l'honneur gouvernemental d'un homme, dont la réputation de probité est telle qu'elle force l'estime de tous ses collègues — je veux parler de mon ami Ramadier (*Applaudissements à gauche*) — puisse rester plus longtemps sous le coup de conclusions rendues publiques et dont l'essentiel tend à faire admettre que, dès l'instant où l'on contesterait la bonne foi de M. Ramadier, celui-ci aurait accompli un acte de forfaiture.

Nous sommes une assemblée d'hommes politiques. Il ne s'agit pas ici de solidarité parlementaire, il s'agit de mettre fin à des campagnes qui sont menées trop facilement contre les hommes les plus représentatifs de notre régime. (*Exclamations et rires à l'extrême gauche. — Applaudissements à gauche et au centre.*)

Que demandons-nous ?

Nous ne demandons pas que s'institue un débat interminable qui s'écarte de son véritable objet. Nous demandons seulement que s'ouvre un débat organisé sur les conclusions adoptées par la commission d'enquête le 31 mars dernier. Le règlement ne permettrait pas à M. Ramadier de prendre la parole dans une discussion sur les propositions de la conférence des présidents, puisqu'il ne prévoit qu'un temps de parole de cinq minutes et un seul orateur par groupe.

Il appartient à l'Assemblée nationale de se prononcer, étant donné l'émotion publique suscitée par la publication de textes sur lesquels il aurait été sage que la commission d'enquête réfléchisse avant de les publier et non pas après. (*Applaudissements à gauche.*)

Ces textes sont maintenant publics. Le débat est ouvert devant nos consciences et l'opinion publique.

Je vous demande, pour notre propre dignité, de maintenir à jeudi la date de cette discussion indispensable. (*Applaudissements à gauche et sur de nombreux bancs au centre.*)

M. Edmond Michelet. Je demande la parole.

M. le président. Je regrette de ne pouvoir vous donner la parole, monsieur Michelet. Il ne s'agit pas d'une discussion sur le fond.

M. Edmond Michelet. Je n'ai pas utilisé les cinq minutes que m'accorde le règlement, monsieur le président.

M. le président. Vous nous avez fait connaître votre opinion. Laissez d'autres orateurs exprimer la leur.

La parole est à M. July.

M. Pierre July. Mes chers collègues, je ne crois pas le moment venu d'ouvrir un débat complet sur l'affaire des généraux. Je tiens cependant à répliquer en quelques mots à ce que vient de dire M. Lussy, au nom du groupe socialiste.

On peut critiquer les travaux de la commission et les méthodes qu'elle a suivies. Mais la commission d'enquête est une émanation du Parlement et elle a fonctionné comme le Parlement lui-même. Elle accomplit sa tâche exactement comme le fait le Parlement et, à défaut d'une réglementation des commissions d'enquête — qui n'existe pas dans notre législation — elle ne pouvait agir autrement qu'elle l'a fait. Aucun homme de bonne foi ne peut ici le contester. La question a été étudiée.

Mesdames, messieurs, que s'est-il passé ? Pour éviter toute perte de temps, et ne voulant pas que lui soit fait le grief d'étouffer une affaire dont le Parlement s'était à juste titre préoccupé, au fur et à mesure qu'elle découvrait, au cours de ses travaux, des faits susceptibles d'entraîner des sanctions — je dis bien: susceptibles — la commission a rédigé des rapports, elle a procédé à des mises au point.

Ainsi, en ce qui concerne les généraux, une décision a été prise. Actuellement, le ministre de la défense nationale est saisi du travail de la commission. Ce travail vaut ce qu'il vaut; on en discutera.

En ce qui concerne le non-lieu dont a parlé M. le président du conseil le 17 janvier dernier, une mise au point a été faite. Elle a été publiée, comme le sont tous les travaux de la commission.

Dès lors, sur quels éléments nous demande-t-on de discuter jeudi ? Sur des comptes rendus sténographiques qui ne sont pas encore imprimés...

M. Jean Binot. Comment!

M. Pierre July. ...sur un rapport du général Revers que personne ne connaît, qui n'a pas été non plus distribué, sur des documents qui sont entre les mains des membres de la commission et que l'Assemblée ne connaît pas. Qu'on ne dise donc pas que c'est la commission d'enquête qui cherche l'étouffement!

Tout à l'heure, M. Michelet a été approuvé par la majorité de la commission. Celle-ci ne s'oppose pas à ce qu'un débat s'instaure — c'est à l'Assemblée nationale d'en décider — mais elle souhaiterait, tout au moins, que ce débat s'ouvrît dans des conditions normales et réglementaires.

Au surplus, depuis que la commission d'enquête est constituée, les noms d'un grand nombre de personnalités autres que M. Ramadier ont été jetés en pâture à l'opinion publique. En ce qui les concerne, nous n'avons encore procédé à aucune étude sérieuse. Nous n'avons pas eu le temps de le faire.

Que diront donc nos collègues dont les noms ont été ainsi jetés en pâture à l'opinion publique ?

M. Lucien Coffin. Vous n'auriez pas dû jeter leurs noms en pâture. C'est le procès de vos méthodes.

M. Jean Binot. Vous ne faites que jeter la suspicion sur eux.

M. Pierre July. Les plus hautes autorités n'ont pas été ménagées.

Si l'Assemblée nationale engage la discussion dès jeudi prochain, elle sera incapable de porter un jugement sérieux sur cette affaire.

En ce qui concerne nos collègues qui ont été calomniés, la commission d'enquête a le devoir et la volonté de faire la lumière. Or, si nous discutons jeudi dans de telles conditions, vous pouvez être certains que les calomnies continueront. En effet, sur quoi portera la discussion ? Sur des coupures de presse.

M. Lucien Coffin. Non, sur le rapport de M. Delahoutre.

M. Pierre July. Sur des bobards — passez-moi cette expression.

Le 17 janvier, M. le président du conseil s'exprimait dans les termes suivants...

M. le président. Monsieur July, veuillez conclure. Vous parlez en ce moment sur le fond.

M. Pierre July. Je conclus, monsieur le président.

M. le président du conseil disait:

« Personne, nulle part, n'est protégé ni couvert, ni par les services rendus, ni par les fonctions occupées, ni par aucune

influence, ni même par la gloire, contre la justice de la nation. »

Cette déclaration de M. le président du conseil a été applaudie par l'Assemblée unanime.

Mesdames, messieurs, la commission d'enquête a pris jusqu'à ce jour ses responsabilités. Croyez bien que son rôle n'est pas très enviable: la mission qui lui a été confiée est ingrate.

Elle a la volonté d'accomplir sa tâche jusqu'au bout. Elle a fait son devoir; à l'Assemblée de faire le sien. (*Applaudissements à droite.*)

M. le président. Je consulte l'Assemblée sur la proposition de M. Michelet tendant à supprimer le paragraphe 4° des propositions de la conférence des présidents.

M. Edmond Michelet. Je demande le scrutin.

M. Jacques Duclos. Je demande la parole pour expliquer mon vote.

M. le président. Il n'y a pas d'explication de vote dans une discussion de cet ordre. (*Exclamations à l'extrême gauche.*)

Reportez-vous au règlement.

Je suis saisi d'une demande de scrutin.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(*MM. les secrétaires font le dépouillement des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre des votants		560
Majorité absolue		281
Pour l'adoption	88	
Contre	472	

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Je mets aux voix les propositions de la conférence des présidents.

(*Les propositions de la conférence des présidents, mises aux voix, sont adoptées.*)

M. le président. La conférence des présidents, chargée d'organiser le débat sur le rapport de M. Delahoutre, adopté par la commission d'enquête, se réunira demain matin à dix heures au lieu de dix heures trente, heure que j'avais précédemment indiquée.

— 6 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Ce soir, à vingt-deux heures, 3e séance publique:

Suite de la discussion des interpellations inscrites à l'ordre du jour de la première séance de ce jour;

Discussion des fascicules budgétaires dans l'ordre suivant:

Monnaies et médailles;

Ordre de la libération;

Légion d'honneur;

Imprimerie nationale;

Commissariat au plan.

La séance est levée.

(*La séance est levée à vingt heures cinq minutes.*)

Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée nationale,
PAUL LAISSY.

ANNEXE AU PROCES-VERBAL

DE LA

2e séance du mardi 2 mai 1950.

SCRUTIN (N° 2415)

Sur la suppression du quatrième paragraphe des propositions de la conférence des présidents (Débat sur le rapport Delahoutre sur l'affaire des généraux)

Nombre des votants	562
Majorité absolue	282
Pour l'adoption	91
Contre	471

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.
Andre (Pierre).
Antier
Anxionnaz.
Aumeran.
Bachelet.
Barbier.
Bardoux (Jacques).
Barrachin
Baudry d'Asson (de).
Bayrou
Becquet
Bergasse.
Bourgès-Maunoury.
Xavier Bouvier, Ille-et-Vilaine.
Bouvier-O'Cottereau, Mayenne
Brusset (Max).
Bruyneel.
Capitant (René).
Caron
Castellani.
Chamant
Christiaens.
Clemenceau (Michel).
Clostermann.
Crouzier.
David (Jean-Paul), Seine-et-Oise.
Delachenal.
Delahoutre
Denais (Joseph).
Deshors
Desjardins.
Dixmier
Dusseaulx.
Félix
Frédéric-Dupont.
Frédet (Maurice).
Furaud
Garet
Geoffre (de).
Godin
Henault.
Joubert.
July
Kauffmann.
Kir
Krieger (Alfred).
Kuehn (René).
Lalle.
Lambert (Emile-Louis), Doubs
Laniel (Joseph).
Laurens (Camille), Cantal
Lefèvre-Pontalis.
Legendre.
Lescorat.
Lespès.
Livry-Level.
Lucas
Macouin.
Malbrant.
Mallez.
Mauroux.
Mazel
Michelet.
Mondon.
Monin.
Monteil (André), Finistère
Montel (Pierre).
Montfiflot
Moustier (de).
Moynet.
Palewski.
Petit (Guy), Basses-Pyrénées.
Peytel.
Pinay.
Ramarony
Reynaud (Paul).
Ribeyre (Paul).
Roclore.
Rollin (Louis).
Roulon
Rousseau.
Schauffler (Charles).
Sesmaisons (de).
Sourbet
Terrenoire.
Theetten.
Thiriet.
Toublanc.
Triboulet.
Vendroux.
Wolff.

Ont voté contre :

MM.
Abelin.
Airoldi.
Aku
Alliot
Allonneau
Amiot (Octave).
Apithy
Archidice
Mlle Archimède.
Arnal
Arthaud
Astier de La Vigerie (d').
Aubame.
Auban.
Aubry
Audeguil.
Augarde.
Auguet
Aujoulat
Babet (Raphaël.)
Bacon
Badiou
Ballanger (Robert), Seine-et-Oise.
Baret.
Barrot
Barthélémy.
Bartolini.
Mme Bastide (Denise), Loire.
Baurens.
Baylet.
Beauquier.
Bèche.
Benchennouf.
Benoist (Charles).
Bentaieb
Ben Tounes.
Béranger (André).
Berger
Bergeret.
Bessac.
Besset
Beugniez
Bianchini.
Bichet
Bidault (Georges).
Billat.
Billères.
Billoux.
Binot.
Biondi.
Biscarlet.
Bissol.
Blanchet.
Blocquaux.
Boccagny.
Boganda
Edouard Bonnefous.
Bonnet
Bonte (Florimond).
Borra.
Mlle Bosquier.
Bouhey (Jean).
Boulet (Paul).
Bour
Bourbon.
Bouret (Henri).
Mme Boutard.
Boutavant.
Bouxom.
Brault
Mme Madeleine Braun.
Brillouet.
Burlot.
Buron.
Cachin (Marcel).
Cadi (Abdelkader).
Calas
Camphin.
Cance.
Capdeville.
Cartier (Gilbert), Seine-et-Oise.
Cartier (Marcel), Drôme
Cartier (Marius), Haute-Marne.
Casanova.
Castera.
Catoire.
Catrice.
Cayeux (Jean).
Cayol.
Cerclier.
Cermolacce.
Césaire.
Chambeiron.
Chambrun (de).
Mme Charbonnel.
Charlot (Jean).
Charpentier.
Charpin.
Chassaing.
Chastellain.
Chausson.
Chautard.
Chaze.
Cherrier.

Chevalier (Fernand), Alger.
Chevallier (Jacques), Alger.
Chevallier (Louis), Indre.
Chevallier (Pierre), Loiret.
Chevigné (de).
Mme Chevrin.
Citerne.
Mme Claeys.
Coffin.
Cogniot.
Colin.
Condat-Mahaman.
Cordonnier.
Coste-Floret (Alfred), Haute-Garonne.
Coste-Floret (Paul), Hérault.
Costes (Alfred), Seine.
Pierre Cot.
Coudray.
Coulibaly Ouezzin.
Courant.
Couston.
Cristofol.
Croizat.
Dagain.
Daladier (Edouard).
Damas.
Darou.
Mme Darras.
Dassonville.
David (Marcel), Landes.
Defferre.
Degoutte.
Mme Degrond.
Deixonne.
Delbos (Yvon).
Delcos.
Denis (Alphonse), Haute-Vienne.
Denis (André), Dordogne.
Depreux (Edouard).
Desson.
Devemy.
Devinat.
Dezarnaulds.
Dhers.
Diallo (Yacine).
Mlle Dienesch.
Djemad.
Dominjon.
Douala.
Mme Douteau.
Doutrellot.
Draveny.
Dreyfus-Schmidt.
Duclos (Jacques), Seine.
Duclos (Jean), Seine-et-Oise.
Duforest.
Dufour.
Dumas (Joseph).
Dumet (Jean-Louis).
Dupraz (Joannès).
Mlle Dupuis (José), Seine.
Marc Dupuy, Gironde.
Dupuy (Marceau), Gironde.
Duquesne.
Durroux.
Dutard.
Duveau.
Mme Duvernois.
Elain.
Errecart.
Evrard.
Fabre.
Fagon (Yves).
Fajon (Etienne).
Faraud.
Faure (Edgar).
Fauvel.
Fayet.
Félix-Tchicaya.
Fievez.
Finet.
Forcinal.
Fouyet.
Mme François.
Froment.
Gabelle.
Gaborit.
Gaillard.
Mme Galicier.
Galy-Gasparrou.
Garaudy.
Garavel.
Garcia.
Gau.
Gautier.
Gavini.
Gay (Francisque).
Gazier.
Genest.
Gernez.
Gervolino.
Ginestet.
Mme Ginollin.
Giovoni.
Girard.
Girardot.
Gorse.
Gosnat.
Gosset.
Goudoux.
Gouge.
Gouin (Félix).
Gourdon.
Gozard (Gilles).
Greffier.
Grenier (Fernand).
Gresa (Jacques).
Grimaud.
Gros.
Mme Guérin (Lucie), Seine-Inférieure.
Guérin (Maurice), Rhône.
Mme Guérin (Rose), Seine.
Guesdon.
Guiguen.
Guilbert.
Guillant (André).
Guille.
Guillon (Jean), Indre-et-Loire.
Guillou (Louis), Finistère.
Guissou (Henri).
Guitton.
Guyomard.
Guyon (Jean-Raymond), Gironde.
Guyot (Raymond), Seine.
Halbout.
Hamani Diori.
Hamon (Marcel).
Hennequelle.
Mme Hertzog-Cachin.
Horma Ould Babana.
Houphouet-Boigny.
Hugonnier.
Hugues (Emile), Alpes-Maritimes.
Hulin.
Hussel.
Hutin-Desgrées.
Ihuel.
Jacquinot.
Jaquet.
Jean-Moreau.
Jeanmot.
Joinville (Alfred Malleret).
Jouve (Géraud).
Juge.
Jules-Julien, Rhône.
Julian (Gaston), Hautes-Alpes.
Kriegel-Valrimont.
Labrosse.
Lacaze (Henri).
Lacoste.
Lamarque-Cando.
Lambert (Lucien), Bouches-du-Rhône.
Mme Lambert (Marie), Finistère.
Mlle Lamblin.
Lamine-Guèye.
Lamps.
Lapie (Pierre-Olivier).
Lareppe.
Laribi.
Laurelli.
Laurent (Augustin), Nord.
Lavergne.
Le Bail.
Lecœur.
Lecourt.
Le Coutaller.
Leenhardt (Francis).
Mme Lefebvre (Francine), Seine.
Mme Le Jeune (Hélène), Côtes-du-Nord.
Lejeune (Max), Somme.
Mme Lempereur.
Lenormand.
Lepervanche (de).
Letourneau.
Le Troquer (André).
Levindrey.
L'Huillier (Waldeck).
Lisette.
Llante.
Loustau.
Louvel.
Charles Lussy.
Mabrut.
Maillocheau.
Mamadou Konate.
Mamba Sano.
Manceau.
Marcellin.
Marc-Sangnier.
Marie (André).
Maroselli.
Martel (Louis).
Martine.
Martineau.
Marty (André).
Masson (Albert), Loire.
Masson (Jean), Haute-Marne.
Maton.
Maurellet.
Maurice-Petsche.
Mayer (Daniel), Seine.
René Mayer, Constantine.
Mazier.
Mazuez (Pierre-Fernand).
Meck.
Médecin.
Mekki.
Mendès-France.
Menthon (de).
André Mercier, Oise.
Métayer.
Jean Meunier, Indre-et-Loire.
Meunier (Pierre), Côte-d'Or.
Michaud (Louis), Vendée.
Michaut (Victor), Seine-Inférieure.
Michel.
Midol.
Minjoz.
Mitterrand.
Moch (Jules).
Moisan.
Mollet (Guy).
Monjaret.
Mont.
Montagnier.
Môquet.
Mora.
Morand.
Morice.
Mouchet.
Moussu.
Mouton.
Mudry.
Mme Nautré.
Nazi Boni.
Mme Nedelec.
Ninine.
Noël (André), Puy-de-Dôme.
Noël (Marcel), Aube.
Noguères.
Olmi.
Orvoen.
Ouedraogo Mamadou.
Patinaud.
Paul (Gabriel), Finistère.
Paumier.
Penoy.
Perdon (Hilaire).
Mme Péri.
Péron (Yves).
Petit (Albert), Seine.
Petit (Eugène-Claudius).
Peyrat.
Mme Germaine Peyroles.
Pflimlin.
Philip (André).
Pierrard.
Pierre-Grouès.
Pineau.
Pirot.
Pleven (René).
Poirot (Maurice).
Poulain.
Poumadère.
Pourtalet.
Pourtier.
Pouyet.
Mlle Prevert.
Prigent (Robert), Nord.
Prigent (Tanguy), Finistère.
Pronteau.
Prot.
Queuille.
Mme Rabaté.
Rabier.
Ramadier.
Ramette.
Raoult Laboureur (de).
Raymond-Laurent.
Reeb.
Regaudie.
Reille-Soult.
Renard.
Tony Révillon.
Mme Reyraud.
Ricou.
Rigal (Albert), Loiret.
Rigal (Eugène), Seine.
Rincent.
Rivet.
Mme Roca.
Rochet (Waldeck).
Roques.
Rosenblatt.
Roucaute (Gabriel), Gard.
Roucaute (Roger), Ardèche.
Ruffe.
Mlle Rumeau.
Said Mohamed Cheikh.
Saravane Lambert.
Sauder.
Savard.
Mme Schell.
Scherer (Marc).
Schmidt (Robert), Haute-Vienne.
Schmitt (Albert), Bas-Rhin.
Schmitt (René), Manche.
Schneiter.
Schuman (Robert), Moselle.
Schumann (Maurice), Nord.
Segelle.
Senghor.
Servin.
Siefridt.
Signor.
Silvandre.
Simonnet.
Sion.
Sissoko (Fily-Dabo).
Small.
Mme Sportisse.
Taillade.
Teitgen (Henri), Gironde.
Teitgen (Pierre), Ille-et-Vilaine.
Temple.
Terpend.
Thamier.
Thibault.
Thomas (Eugène).
Thoral.
Thorez (Maurice).
Thuillier.
Tillon (Charles).
Tinaud (Jean-Louis).
Tinguy (de).
Touchard.
Toujas.
Tourne.
Tourtaud.
Tricart.
Truffaut.
Mme Vaillant-Couturier.
Valay.
Valentino.
Vedrines.
Vée.
Vergès.
Mme Vermeersch.
Verneyras.
Verv (Emmanuel).
Viatte.
Villard.
Pierre Villon.
Violette (Maurice).
Wagner.
Yvon.
Zunino.

Se sont abstenus volontairement :

MM.
Asseray.
Barangé (Charles), Maine-et-Loire.
Bas.
Bacquet.
Defos du Rau.
Farine (Philippe).
Farinez.
Fonlupt-Esperaber.
Gallet.
Juglas.
Le Sciellour.
Mehaignerie.
Mercier (André-François), Deux-Sèvres.
Mutter (André).
Poimboeuf.
Mme Poinso-Chapuis.
Schaff.
Sigrist.
Vuillaume.
Wasmer.
Mlle Weber.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Badie.
Paul Bastid.
Bégouin.
Ben Aly Chérif.
Boukadoum.
Cailiavet.
Chaban-Delmas.
Derdour.
Giacobbi.
Hugues (Joseph-André), Seine.
Khider.
Lamine Debaghine.
Lécrivain-Servoz.
Liquard.
Mezerna.
Moro-Giafferri (de).
Oopa Pouvanaa.
Pantaloni.
Quilici.
Ramonet.
Rencurel.

N'ont pas pris part au vote
(en application de l'article 107 du règlement) :

MM. Duprat (Gérard) et Musmeaux.

Ne peuvent prendre part au vote :

MM. Rabemananjara, Raseta, Ravoahangy et Récy (de).

Excusés ou absents par congé :

MM.
Aragon (d').
Béné (Maurice).
Bétolaud.
Marin (Louis).
Mokhtari.
Naegelen (Marcel).
Nisse.
Serre.
Solinhac.
Viard.

N'a pas pris part au vote :

M. Edouard Herriot, président de l'Assemblée nationale, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants 560
Majorité absolue 281

Pour l'adoption 88
Contre 472

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

1re LÉGISLATURE

SESSION DE 1950 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 91e SÉANCE

3e Séance du Mardi 2 Mai 1950.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal: MM. Kriegel-Valrimont, le président. — Adoption.
2. — Fermeture d'usines de constructions aéronautiques. — Suite de la discussion d'interpellations.
Clôture de la discussion générale.
Ordre du jour de MM. André Marty, Charles Tillon, Robert Ballanger, et les membres du groupe communiste.
Ordre du jour de MM. Pierre Montel, Cayeux, Métayer, Mitterrand et Jean-Moreau.
Ordre du jour de M. Lespès.
MM. André Marty, Maroselli, secrétaire d'Etat aux forces armées (air); Pierre Montel, Lespès, René Pleven, ministre de la défense nationale; Henri Bouret.
Amendement de M. Métayer à l'amendement de M. Pierre Montel: adoption.
Explications de vote: MM. Ballanger, Barrachin, Palewski, Cayeux.
Rejet, au scrutin, de l'ordre du jour de M. Marty.
Adoption, au scrutin, de l'ordre du jour de M. Pierre Montel, complété par l'amendement de M. Métayer.
3. — Motion d'ordre.
4. — Retrait d'un projet de loi.
5. — Inscription d'affaires sous réserve qu'il n'y ait pas débat.
6. — Demande en autorisation de poursuites.
7. — Renvoi pour avis.
8. — Dépôt de projets de loi.
9. — Dépôt de propositions de loi.
10. — Dépôt d'une proposition de loi transmise par le Conseil de la République.
11. — Dépôt d'une proposition de résolution.
12. — Dépôt de rapports.
13. — Ordre du jour.

PRESIDENCE DE M. FERNAND BOUXOM, vice-président.

La séance est ouverte à vingt-deux heures.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la deuxième séance de ce jour a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?

M. Maurice Kriegel-Valrimont. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Kriegel-Valrimont, sur le procès-verbal.

M. Maurice Kriegel-Valrimont. Monsieur le président, le procès-verbal de la dernière séance porte une décision selon laquelle l'Assemblée engagera jeudi un débat sur le texte dit « rapport de M. Delahoutre ».

Les conditions de ce débat n'ont pas été précisées.

Le groupe communiste a voté contre la proposition de M. Michelet qui demandait le renvoi du débat sur le rapport de M. Delahoutre. Ce débat permettra à l'Assemblée d'examiner quelques aspects du scandale des chéquards.

Les conditions dans lesquelles le groupe socialiste l'a demandé, le fait que la démission du Gouvernement ait été évoquée, la volonté proclamée de mettre fin aux travaux de la commission, tout concourt à révéler qu'il s'agit d'une opération politique destinée à étouffer le scandale.

On ne veut pas désigner au pays les principaux responsables. M. Ramadier, après avoir classé le dossier, qu'il a mis dans son coffre, espère obtenir de l'Assemblée un vote semblable à celui dont a bénéficié M. Félix Gouin.

On espère qu'un tel vote aura pour conséquence d'éviter l'examen des trafics scandaleux qui procurent à des criminels des milliards de bénéfices réalisés à l'abri de la « sale guerre ».

Le Gouvernement refuse, depuis trois mois, de transmettre les dossiers qu'il détient. On espère éviter toute explication sur les faits de corruption. On espère n'avoir plus à parler de la fuite de Peyré, de ses agissements criminels de dénonciateur et d'agent américain, ni de ses rapports avec des parlementaires et des ministres, sans parler des généraux.

La conférence des présidents a décidé d'organiser le débat au cours de deux séances et, pendant que dans la coulisse on parle du retour des socialistes au Gouvernement, M. Le Troquer est pressé d'obtenir un vote de la majorité gouvernementale, qui permettrait d'opposer aux faits accablants le résultat d'un maquignonnage sans gloire.

Nous avons voté pour que le débat intervienne jeudi parce que nous sommes prêts, à tout moment, à évoquer tout ou partie d'une affaire sur laquelle il est utile que le pays soit informé pour juger de la pourriture du régime, mais nous dénoncerons toutes les manœuvres.

On a voulu un débat, on l'aura. Ce n'est pas le vote en faveur de M. Gouin qui l'innocente aux yeux des honnêtes gens.

Nous demandons seulement à l'Assemblée de ne pas permettre à M. Ramadier d'exiger et d'obtenir de M. Bidault l'étouffement du scandale des chéquards. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Monsieur Kriegel-Valrimont, votre observation ne concerne nullement le procès-verbal.

Il s'agit, en quelque sorte, d'une explication de vote que vous n'avez pas pu développer à la fin de la précédente séance.

M. Maurice Kriegel-Valrimont. On m'a refusé la parole et on a laissé à M. Lussy le soin de développer une explication de vote que notre groupe et moi-même n'approuvions pas.

Mon explication, étant différente, était nécessaire, d'autant plus que nous avons constaté avec surprise que les membres d'autres groupes, qui avaient voté contre au sein de la commission, se prononcèrent, avec leur groupe, pour que ce débat intervienne devant l'Assemblée. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Vous confirmez que votre déclaration n'a aucun rapport avec le procès-verbal.

Il n'y a plus d'observation sur le procès-verbal ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

FERMETURE D'USINES DE CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES

Suite de la discussion d'interpellations

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion des interpellations sur la fermeture d'usines de constructions aéronautiques.

Cet après-midi, l'Assemblée a commencé la discussion générale de ces interpellations et entendu le Gouvernement.

Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

J'ai reçu trois ordres du jour présentés avec demande de priorité.

Le premier, de MM. André Marty, Charles Tillon, Robert Ballanger, et les membres du groupe communiste, est ainsi conçu :

« L'Assemblée nationale,

« Faisant siennes les conclusions du Conseil économique en date du 26 avril 1950, relatives aux licenciements récents prononcés à la S. N. E. C. M. A.,

« Invite le Gouvernement à annuler ces licenciements et à n'en prononcer aucun autre de même nature tant que ne sera pas intervenue la loi de programme,

« Et, repoussant toute addition,

« Passe à l'ordre du jour ».

Le second, de MM. Pierre Montel, Cayeux, Métayer, Mitterrand et Jean-Moreau, est ainsi conçu :

« L'Assemblée nationale,

« Après avoir entendu les déclarations du Gouvernement,

« Demande formellement que, dans le cadre des efforts indispensables pour assurer les moyens de la défense nationale :

« Une part prépondérante soit réservée à l'aviation, élément essentiel de toute armée moderne ;

« Tous les soins soient apportés à la réalisation et à l'accroissement du plan quinquennal de fabrications aéronautiques, dont la discussion et le vote devront intervenir avec la procédure d'urgence ;

« Soit exactement dressé le plan général de charge des usines aéronautiques, afin d'assurer à celles qui seront maintenues et réorganisées, et notamment à la S. N. E. C. M. A., un travail continu et cohérent en fonction même de la réalisation du programme de fabrications ;

« Les licenciements soient pratiqués dans la limite du plan de charge et effectués par priorité à l'égard du personnel qui refuserait de travailler pour des fabrications de défense nationale,

« Et repoussant toute addition,

« Passe à l'ordre du jour ».

Le troisième, de M. Lespès, est ainsi rédigé :

« L'Assemblée nationale,

« Profondément émue par les licenciements massifs des travailleurs de la S. N. E. C. M. A. survenus avant qu'elle ait pu discuter du projet de loi portant fixation du programme aérien qui aurait dû lui être soumis avant le 1er septembre 1949 ;

« Considérant que ces licenciements sont susceptibles de porter une grave atteinte à l'avenir de la construction aéronautique nationale ;

« Réprouvant l'action du parti communiste qui exploite la détresse des travailleurs dont il est cependant initialement responsable par suite de la politisation de la S. N. E. C. M. A. qu'il a méthodiquement poursuivie ;

« Invite le Gouvernement à réorganiser la S. N. E. C. M. A. suivant les principes d'une saine gestion technique et financière à caractère industriel, et à demander la discussion suivant la procédure d'urgence de son projet de loi n° 9819 relatif au programme aérien. »

Je rappelle qu'aux termes de l'article 92 du règlement, « seuls peuvent prendre la parole sur les ordres du jour, en dehors de l'un des signataires, les présidents de groupes ou leurs délégués, le Gouvernement. . »

La parole est à M. Marty, signataire du premier ordre du jour. (*Vifs applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. André Marty. Le groupe communiste estime qu'au cours des débats de ce matin et de cet après-midi, aucune objection solide n'a été opposée à son argumentation.

Personne n'a pu nier le caractère illégal de la fermeture brutale de la S. N. E. C. M. A.-Kellermann. Personne n'a pu nier qu'il n'y eut pas de préavis et que l'on a eu recours à la violence. Personne même n'a essayé de justifier cette mesure.

On nous a simplement parlé du programme qui n'a été déposé que ce matin sur le bureau de l'Assemblée nationale et dont je dirai quelques mots dans un instant.

Pourquoi cela ?

Le Gouvernement n'a pas changé de tactique. C'est toujours la même. Son but est de semer des illusions, de camoufler la liquidation afin de procéder par étapes, de diviser le personnel.

C'est pourquoi le ministre de la défense nationale nous a laissé entendre que, dans trois semaines ou dans quinze jours, l'usine rouvrira ses portes et qu'une partie des travailleurs sera réembauchée. Ainsi, le Gouvernement spécule sur les espoirs qu'il fait naître parmi les travailleurs d'avoir de nouveau du travail.

Le Gouvernement annonce qu'il a déposé son projet ce matin, son fameux programme quinquennal, sur lequel je reviendrai tout à l'heure. C'est le même programme dont on parle. Cela ne coûte rien au Gouvernement. Demain, on rasera gratis et le chômage actuel, pense le Gouvernement, doit l'aider à préparer les conditions du chantage, à la rentrée des ouvriers par petits paquets bien choisis.

D'ailleurs, en voici de nouvelles preuves.

La S. N. E. C. M. A. de Gennevilliers a déjà licencié 350 travailleurs ; celle de Suresnes a devant elle dix jours de travail à l'exception d'un seul service, celui des essais spéciaux qui procède à des études et à des essais sur le pulso-réacteur. Ce service fournit, au plus, du travail à cinquante personnes, techniciens et ouvriers. Or, l'usine compte 450 personnes. C'est donc la fermeture de Suresnes qui s'annonce.

A Argenteuil, sur 340 travailleurs, 80 se livraient à des travaux de chaudronnerie pour Kellermann ; les 260 autres s'occupaient à l'entretien, à l'expédition, à l'emballage et à la comptabilité. Le nombre des employés va diminuer ; le jeudi 27 avril, la direction a avisé le personnel de la fermeture éventuelle totale de l'établissement d'Argenteuil. C'est toujours ce que le Gouvernement appelle « réorganiser ».

Et voilà que vous déménagez les machines de l'usine Kellermann ?

M. Maroselli nous a dit cet après-midi : nous en avons enlevé 600. Où vont ces machines ?

Ce matin, l'entreprise de transports O. A. P., 75, rue d'Alleray, a transporté de la S. N. E. C. M. A.-Kellermann, quatre machines, deux perceuses multibroches et deux rectifieuses. Ces machines ont été transportées 16, boulevard Garibaldi, à Issy-les-Moulineaux. Où vont-elles ? Que représente cet intermédiaire ? A qui vend-on pour un morceau de pain ces machines qui sont propriété nationale ?

Ainsi donc, vos promesses, une fois de plus, ne visent qu'à tromper, à camoufler, à faire prendre patience.

Et puis, pour créer la diversion, on nous a fait entendre M. Lespès. J'ai l'impression que M. Lespès s'est trompé de quatre ans : Il a interpellé le gouvernement de 1946 et il a oublié celui de 1950 dont il est le compère. (*Interruptions et rires à l'extrême gauche.*)

Il nous a sorti de vieilles histoires sur Charles Tillon. Nous les connaissons bien, monsieur Maroselli. Ce sont celles qui ont paru pendant des années et il y a quelques jours encore dans l'*Aurore* du très honorable M. Bastid. Nous les connaissons par cœur, ces attaques. Elles reviennent tous les six mois avec une insistance bien étrange. C'est une drôle d'erreur pour M. Lespès de se tromper de quatre ans et de gouvernement !

Mais il est une chose que tout le monde a répétée et cela nous a ramenés en arrière; on a beaucoup parlé de la mégalomanie de Charles Tillon. Est-ce de la mégalomanie que d'avoir voulu remettre en marche les usines avec le concours des ingénieurs, des techniciens, des ouvriers ?

M. Ramadier nous a dit il y a un an: « Les moteurs français ne valent rien ». Et je lui ai répondu: « Merci, monsieur Ramadier, au nom de tous les ingénieurs français, quels que soient leurs sentiments. »

Nous avons entendu la même chose aujourd'hui. Nous avons entendu dire par M. Maroselli que les moteurs français ne valaient rien et M. Moynet est venu vanter les moteurs anglais. M. Pleven l'a approuvé.

Une fois de plus, merci au nom des ingénieurs de la S. N. E. C. M. A.

Les ingénieurs français sont des imbéciles ? Nous, nous ne le pensons pas. Nous estimons que c'est une honte d'entendre dire de telles choses par des membres du Gouvernement.

M. Pleven a dit une chose exacte: je n'ai pas changé. C'est bien vrai, monsieur Pleven. (*Rires et applaudissements à l'extrême gauche.*)

Et je me permettrai de relire quelques lignes de la déclaration que j'ai lue pour expliquer le vote du groupe communiste le 25 juin 1948; elle résume, en quelques mots, toute l'histoire de la S. N. E. C. M. A. en fixant les responsabilités. Je serai très bref, car je n'ai pas le temps de procéder à de longs développements.

Nous disions donc, à ce moment-là:

« Au départ, la S.N.E.C.M.A. a eu un capital infime, des fonds de roulement insuffisants. » Cela a été prouvé. « L'Etat a fixé lui-même le prix de ses commandes à des taux particulièrement bas. » Et ce n'est pas Charles Tillon qui les fixait; on les lui imposait.

« L'Etat débiteur ajourne ses payements. »

Vous étiez à ce moment-là, monsieur Pleven, ministre des finances et quand on ajourne les payements dans le commerce privé, cela entraîne la faillite.

« Alors la S.N.E.C.M.A., pour faire face à ses échéances doit s'adresser à l'Etat banquier. L'Etat banquier c'est M. Escarra. que vous, monsieur Pleven, avez nommé à la tête des banques nationalisées, bien qu'il ait été collaborateur pendant l'occupation. Et M. Escarra refuse des crédits à la S.N.E.C.M.A. qui est obligée de s'adresser aux banques privées et de leur payer un intérêt beaucoup plus élevé. »

Quand, à la suite de cette gestion, qui est déficitaire à cause du sabotage voulu au sein du Gouvernement, la S.N.E.C.M.A. est en difficulté, vous dites que c'est Charles Tillon qui est responsable alors que c'est Escarra, à la tête des banque nationalisées, et ses amis au Gouvernement qui ont tout fait pour torpiller l'œuvre de Charles Tillon en 1945-1946. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Comme nous le disions l'année dernière, Charles Tillon a commis un crime, c'est vrai, c'est celui d'avoir appliqué mot à mot le programme de la résistance. Il ne l'avait pas oublié, lui! (*Applaudissements à l'extrême gauche.*) Comme ancien commandant en chef des francs-tireurs et partisans, il s'en souvenait. Et l'Etat a payé 500 millions de francs de dédommagement aux actionnaires de Gnome et Rhône, alors que l'usine valait 5 milliards de francs. Voilà ce qu'on ne pardonne pas à Charles Tillon: il a frappé les traîtres, comme l'avait prévu le programme de la résistance.

Et pour sortir l'aviation du chaos, dès que la guerre a été finie, qu'a-t-il fait?

Il a fait ce que l'Angleterre, ce que l'Union soviétique ont fait, ce que tous les ingénieurs reconnaissent indispensable: la reconversion.

Il est évident qu'une industrie de guerre n'est jamais rentable. Les canons que vous avez reçus à Cherbourg, monsieur Pleven, sont-ils rentables? Nous rapportent-ils quelque chose? (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Charles Tillon a reconverti l'aviation, avec le concours des ingénieurs les plus éminents, de toutes tendances politiques et religieuses. C'est alors qu'il a lancé le tracteur Sift, dont le ministre de la défense nationale a dit qu'il était bon. C'est sans doute pour cela qu'on a fermé l'usine d'Argenteuil!

Il a fait lancer le tracteur Percheron à la S.N.C.A.C. à Bois-Colombes et Fourchambault. Puis, il a fait de même dans les arsenaux de guerre, comme à Roanne, et de la marine, comme à Toulon, à Cherbourg.

En somme, il a voulu faire travailler à la reconstruction du pays les entreprises qui servaient à la défense nationale, ce qui était rentable et ce qui maintenait le potentiel industriel, ce qui employait et maintenait la main-d'œuvre qualifiée, ce qui permettait à nos ingénieurs de se perfectionner, tout en maintenant les bureaux d'études et de recherches.

Tout homme conscient, honnête, quelles que soient ses opinions politiques et religieuses, doit reconnaître que c'est Charles Tillon qui avait raison.

Mais, naturellement, il concurrençait l'industrie privée. C'est cela aussi qu'on ne lui pardonne pas. Voilà la raison de la campagne de *l'Aurore* du très honorable M. Bastid. Voilà les raisons profondes qui nous ont amenés à déposer sur le bureau de l'Assemblée, le 31 décembre 1949, une proposition de loi dont l'article 1er prévoyait:

« Les mesures de licenciement appliquées au cours de l'année 1949 sont abrogées. Les personnels licenciés depuis le 1er janvier 1949 sont réembauchés. Aucun licenciement ne sera opéré en 1950. »

L'article 2 reprenait la base de reconversion, la seule base possible, quand nous disions:

« Le Gouvernement déposera avant le 15 janvier 1950, sur le bureau de l'Assemblée nationale, un programme de reconversion utilisant à plein les capacités de production des usines nationalisées d'aviation, en vue:

« *a*) D'équiper et de développer l'aviation civile;

« *b*) De répondre aux besoins pacifiques du pays en matériel d'équipement et en produits courants;

« *c*) De maintenir et accroître les exportations. »

Comme je le disais ce matin, cette proposition de loi a été étouffée, enterrée. Mais nous la ferons connaître au pays. Nous sommes certains que les travailleurs de l'aviation, manuels et intellectuels, en demanderont l'application.

Ce matin, nous avons enfin vu le plan de cinq ans qu'on nous a fait attendre si longtemps. Vous nous avez dit, monsieur le ministre de la défense nationale: « Le délai fixé au 1er septembre 1949 était trop court. » Pourquoi l'avez-vous accepté? Parce qu'il fallait duper les travailleurs! Votre majorité vous suit à la baguette. Elle vous aurait suivi une fois de plus; il aurait suffi que vous leviez le petit doigt. Mais si vous aviez parlé du 1er décembre 1949, alors, les travailleurs se seraient inquiétés. A ce moment-là, vous auriez eu des difficultés.

Vous avez donc laissé écrire: 1er septembre, puis 1er décembre. Et vous avez violé la loi.

Le projet de loi a enfin été déposé ce matin, 2 mai. C'est dire qu'on n'a pas eu le temps de l'étudier. En effet, quand nous avons à étudier un texte de loi aussi compliqué que celui-là, nous ne pouvons pas nous borner à nos propres connaissances. Comme toujours, nous nous adressons aux ouvriers, aux ingénieurs de l'aviation, à qui nous demandons leur avis. Quand ils nous l'auront donné, nous dicuterons ce projet de loi.

En attendant, on peut déjà marquer que, le 7 janvier, M. Maroselli a remis à une délégation du comité mixte à la production de l'usine Kellermann une déclaration sur le plan quinquennal. Voici ce qu'il indiquait dans cette déclaration:

Production française: 1 100 avions de combat, 1.200 avions d'école, de transport ou de servitude.

Aide étrangère: 1.050 avions de combat, 300 avions d'école, transport ou servitude.

Or, ce plan quinquennal, arrêté au conseil des ministres du 21 avril, d'après le *Monde* du 23 avril, était déjà pas mal rétréci, puisqu'il prévoyait pour la production française: 750 avions de combat, 752 avions d'école, de transport ou de servitude.

Enfin, vient celui que vous nous avez donné ce matin, après de nombreuses péripéties, n'est-ce pas, monsieur Maroselli ?

Vous nous avez dit tout à l'heure: on n'avait pas pu retrouver ce plan. Nous avons souligné cette « anomalie » en disant: « Drôle de Gouvernement! »

M. Jean-Moreau a dit: Nous l'avons remis à M. Ramadier.

M. Maroselli a déclaré: Nous ne l'avons jamais reçu.

Mais alors, où était-il ? Qui donc visait ce plan ? Etait-ce une haute personnalité française ou une haute personnalité étrangère ? Par exemple, quand, de la place de la Concorde, on regarde l'église de la Madeleine, ne serait-ce pas quelqu'un qui habite à droite du ministère de la marine: le contrôleur du plan Marshall, l'état-major interallié ?

M. Maroselli nous a dit ce matin: Il est sans importance qu'on ai perdu le plan, il est périmé.

Comment ! Un plan de cinq ans élaboré en 1949 est périmé au début de 1950 ? C'est un drôle de plan ! (*Rires à l'extrême gauche.*)

Décidément, peut-être quelqu'un a-t-il voulu jeter un coup d'œil sur le travail, et pour en arriver à quoi ? Au plan qu'on nous a distribué ce matin.

Nous ne donnerons pas une analyse de ce plan à l'Assemblée, nous la réservons pour la commission de la défense nationale, quand nous aurons consulté les techniciens de l'aviation. Mais on peut déjà lire, à la page 3 du rapport:

« Ce projet de loi ne comporte pas l'étude et la fabrication d'un matériel aérien stratégique dont la construction excéderait nos moyens financiers et industriels et dont l'emploi n'entre pas dans le cadre de nos missions ».

Mais, ce matin, quand j'évoquais les directives du général Omar Bradley, qui n'est pas un Français, comme chacun sait, M. le ministre de la défense nationale souriait. Quand je disais que le général Omar Bradley a déclaré « Le gros matériel est à nous », M. le ministre de la défense nationale souriait. Mais c'est écrit dans son plan !

Et qui fixe « nos missions » ? Le Gouvernement français, ou bien un gouvernement étranger ? C'est écrit noir sur blanc. Donc, nous avions raison ce matin.

Dans les détails, on lit, page 6: « Armée de l'air, 750 avions de combat », et puis, en note: « 300 Vampires » déjà autorisés ».

Tiens ! 300 « Vampires » ! Mais les « Vampires » sont des avions de chasse anglais!

Alors, à votre plan il manque une petite chose: il n'indique pas combien de moteurs on fabriquera en France.

C'est cela qui nous intéresse: quel travail on donnera aux ingénieurs et aux ouvriers de la S. N. E. C. M. A. Il n'y a rien là-dedans. Votre plan, c'est du vent, comme tout le reste. Comment, d'ailleurs, en serait-il autrement ?

J'ai ici un rapport de la commission présidentielle de la politique extérieure des Etats-Unis d'Amérique, rapport écrit et distribué, en Amérique, en janvier 1948. J'y lis ceci:

« Qu'on le veuille ou non, la prospérité de l'industrie aéronautique américaine dépendra en grande partie de l'aide financière apportée par le gouvernement sous la forme de commandes d'avions militaires. »

Et, un peu plus loin:

« La commission demande que l'Export Import Bank serve d'instrument pour favoriser financièrement la vente des avions à l'étranger, dans l'intérêt de notre défense nationale. »

La défense nationale américaine ! Voilà pourquoi vous prévoyez, dans votre plan, la réception des gros avions américains.

Ce n'est pas cela qui donnera du travail aux gens de la S. N. E. C. M. A. ! (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Mais parmi vos déclarations, il en est une très sérieuse, l'annonce du maintien de certaines fabrications de guerre, de certaines études tolérées. Ce qui est sérieux, c'est l'Atar, prototype de réacteur qui intéresse fortement l'état-major américain.

Pour cela, d'après le journal *Le Monde* — j'en reviens à ce que je disais ce matin — il faut donner une situation prédominante au groupe Oestrich et à ses techniciens fascistes allemands.

A l'appui de mes dires, j'ai lu ce matin à cette Assemblée la lettre de l'attaché de l'air en Amérique, de laquelle il résulte que tous les prototypes ne seront jamais fabriqués en série en France, mais sont exigés par l'état-major américain.

M. Moynet a dit cet après-midi, parlant du groupe allemand Oestrich que c'était M. Charles Tillon qui l'avait amené en France et qui lui avait donné un contrat très libéral.

Bien sûr, M. Charles Tillon l'a reconnu, mais avec une petite différence: au temps où M. Tillon était ministre de l'air, le groupe Oestrich et ses techniciens ont été amenés militairement d'Allemagne en France. Et ils étaient en résidence surveillée, leur logement était surveillé. M. Charles Tillon, comme ministre de l'air, avait bien précisé, publiquement, dans quelles conditions ils étaient employés. Il disait: « Sous l'occupation hitlérienne, les ingénieurs français n'avaient pas pu pousser leurs recherches. Au contraire, les techniciens allemands avaient acquis une avance ».

C'est pourquoi Tillon a donné les instructions suivantes:

Oestrich travaillera sous le contrôle d'ingénieurs français. Il mettra ces ingénieurs français, ses supérieurs, au courant des progrès acquis pendant la guerre par la technique nazie. Oestrich ne devra, en aucun cas, poursuivre des études nouvelles, ni apprendre, ni se perfectionner. Quand il aura mis les ingénieurs français au courant, nous le renverrons.

C'étaient là les déclarations officielles du ministre de l'air.

Or, depuis que les ministres communistes ont été chassés du Gouvernement, Oestrich aurait été naturalisé français, Oestrich et ses techniciens nazis sont libres. Aujourd'hui, ils font des études nouvelles, ils se perfectionnent, ils travaillent pour eux-mêmes, et les ingénieurs français ne sont pas tenus au courant de leurs découvertes.

En d'autres termes, tout est renversé.

M. René Pleven, *ministre de la défense nationale.* La situation a changé.

M. André Marty. Alors que du temps de Tillon, Oestrich était un prisonnier, surveillé par les ingénieurs français, aujourd'hui, à l'inverse, c'est lui qui dirige les ingénieurs français!

La situation est exactement la même à l'arsenal de l'air de Châtillon.

Charles Tillon avait fait venir dans cet arsenal des ingénieurs nazis pour que les ingénieurs français puissent apprendre leur technique des V2. Tout le monde sait que cette technique est aujourd'hui dépassée, que le V2 est déjà remplacé par d'autres armes, super V2 et autres.

Aujourd'hui, à Châtillon, les ingénieurs nazis poussent leurs études sans que les ingénieurs français soient tenus au courant.

Voilà votre politique, elle est exactement inverse de celle de Tillon. C'est ce que l'on ne dit pas.

M. André Maroselli, *secrétaire d'Etat aux forces armées (air).* Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Marty ?

M. André Marty. Volontiers.

M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (air). Vous avez déclaré que le plan quinquennal ne prévoyait que 750 avions. Où avez-vous vu cette indication ? J'ai sous les yeux le programme. J'y relève les indications suivantes: 1.047 chasseurs et 240 chasseurs de la deuxième catégorie, soit en tout 6750 tonnes. Vous avez sans doute confondu 6750 tonnes avec 750 avions de combat ?

M. André Marty. Je vois à la page 6, colonne A, « avions de combat, armée de l'air: 750 ».

M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (air). C'est la tranche inconditionnelle. Cela n'est pas le chiffre total.

M. André Marty. C'est entendu. Je lis donc à la colonne A, « avions de combat: 750 (1) ». Le renvoi précise « dont 300 Vampire déjà autorisés ».

Je n'ai pas lu autre chose. J'ai dit, monsieur le ministre, que lorsque nous aurions étudié votre programme avec les techniciens, nous apporterions à la commission et à la tribune de l'Assemblée nos observations.

M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (air). Je suis sûr que vous en reviendrez, monsieur Marty.

M. André Marty. J'en reviens à ce que j'ai dit au sujet d'Oestrich. On parle même d'une osmose, c'est-à-dire d'une fusion des recherches du groupe Oestrich avec les recherches d'un groupe d'ingénieurs français qui étudient le T. B. 1.000.

Mais il faudrait bien s'entendre. L'Atar est un réacteur — c'est bien exact, monsieur le ministre — et le T. B. 1.000 est un turbo-propulseur. Par conséquent, il ne peut pas y avoir d'osmose — de fusion — entre les études de deux machines complètement différentes, qui n'ont rien de commun.

Il y aura donc un groupe qui dominera l'autre, ce sera en l'espèce celui d'Oestrich, c'est-à-dire que les techniciens nazis seront au-dessus des techniciens français, comme je le déclarais il y a quelques minutes.

J'ajoute que, ce matin, M. le ministre de la défense nationale n'a pas contesté la visite faite par deux attachés militaires américains de l'air à l'usine Kellermann au sujet de l'Atar.

Donc, il n'y a pas de secrets de fabrication pour les officiers américains.

M. le ministre n'a pas non plus contesté la lettre de l'attaché de l'air français en Amérique, dans laquelle il explique que la machine inventée par un constructeur français ne sera pas fabriquée en France, mais donnée à l'Amérique.

Par conséquent, votre histoire de défense nationale ne tient pas.

Il ne peut pas y avoir de défense nationale quand un état-major étranger a la haute vue sur tout ce qui se passe en France.

De tout ce vent que nous avons entendu au cours de la journée, il reste quand même quelque chose. Que nous a dit le ministre de la défense nationale ? D'abord, que l'école des apprentis de la S. N. E. C. M. A. est réouverte.

Mais a-t-on maintenu le concours d'entrée ? Jusqu'ici on ne l'a pas fait. Alors, s'il n'y a pas de concours d'entrée, elle est liquidée. C'est ce que j'avais dit ce matin.

D'autre part, qu'a déclaré M. le ministre de la défense nationale ? On maintiendra pour le personnel de la S. N. E. C. M. A.-Kellermann, en 1950, des colonies de vacances. Merci bien... à condition que les enfants soient encore vivants. (*Applaudissements à l'extrême gauche. — Exclamations à droite et au centre.*)

En effet, si vous laissez les pères en chômage, les gosses seront morts de faim et n'auront pas besoin de colonies de vacances. La voilà votre sollicitude! Et cela, ce n'est pas du vent!

Puis, quand M. Lespès demandait au Gouvernement plus de fermeté, M. Pleven a répondu avec le sourire: « Il en a ».

Les ouvriers qui sont à l'hôpital pour avoir défendu une usine nationalisée, les gaz, les chiens et le chômage, les voilà les marques de la fermeté gouvernementale!

Vous vous en flattez. Il faut que le pays le sache.

Vous avez même déclaré — je ne cite pas vos paroles exactes, que j'ai notées rapidement pendant que vous parliez — qu'il avait fallu les hommes politiques pour montrer la décision dont n'avaient pas fait preuve les techniciens.

Vous faisiez sans doute allusion à M. Potez qui a reculé. Vous, vous n'avez pas reculé parce que vous représentez un gouvernement réactionnaire, de plus en plus réactionnaire.

Vous êtes allé jusqu'au bout: affamer les travailleurs pour les maîtriser et puis les jeter dans la guerre.

M. Maroselli disait dans sa déclaration du 7 janvier au comité mixte à la production de l'entreprise Kellermann:

« Les seuls chiffres exacts que j'ai relevés dans leurs prospectus sont ceux-ci: 96.000 ouvriers en 1946; 39.000 en 1948; 25.000 en 1950. »

Ces chiffres sont assez éloquents et, sauf erreur en ce qui concerne quelques-uns, M. Bouxom disait cet après-midi que de près de 20.000, l'effectif de la S. N. E. C. M. A. Kellermann était tombé à 6.400 à la veille des licenciements actuels!

Ce ne sont pas là des paroles, ce sont des faits. Et c'est dans ces conditions que vous débauchez encore. Vous jetez les ouvriers dehors, et vous n'avez apporté aucune précision. Tous les membres de cette Assemblée ont pu constater qu'on n'a rien dit de précis sur le réembauchage, rien sur la situation des travailleurs qui ont été chassés.

Tout le monde, à la fin, la main sur le cœur, a rendu hommage aux ouvriers, aux ingénieurs. On a dit: « Réellement, on ne peut pas laisser ces hommes mourir de faim. » On a parlé de l'angoisse du lendemain.

Tout cela c'est très beau, mais ce sont des phrases. A tous les orateurs qui sont venus à la tribune, je demande: Allez-vous voter la confiance à ce Gouvernement ? Si vous la votez, toutes vos belles déclarations ne riment à rien, car le Gouvernement n'a fait aucune promesse. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Personne n'a dit un mot en faveur des licenciés. On n'a rien dit notamment sur notre proposition tendant à accorder aux licenciés 75 p. 100 de leur salaire.

Nous avons, en effet, déposé, ce matin, une proposition de loi dont l'article unique est ainsi libellé:

« Chaque membre du personnel de la S. N. E. C. M. A. sans travail depuis le 15 avril par suite de la fermeture de l'usine Kellermann et de ses annexes, y compris les travailleurs qui ont reçu notification de leur licenciement, percevra toutes les deux semaines jusqu'à la date de reprise de son travail à la S. N. E. C. M. A. une indemnité égale aux trois quarts du salaire moyen qu'il percevait par quinzaine du 1er janvier au 14 avril 1950, primes et indemnités comprises.

« Cette indemnité sera perçue à partir du premier vendredi qui suivra la promulgation de la présente loi.

« Elle prendra effet rétroactivement à compter du 15 avril 1950 inclus. »

Personne n'a rien dit de cette proposition. Cependant, c'est cela qui compte, c'est là ce qu'attendent les travailleurs, c'est là-dessus qu'ils vont juger tous les députés.

Si le Gouvernement n'accepte pas cette proposition de loi, les députés qui voteront pour le Gouvernement voteront contre les lockoutés — c'est bien le terme qui convient — de la S. N. E. C. M. A.

Voici ma deuxième et dernière question: oui ou non, approuvez-vous les licenciements condamnés par le Conseil économique — car le Conseil économique les a formellement condamnés. C'est sur ce point qu'il faut se prononcer. Personne n'en a rien dit.

Il ne s'agit pas de faire des discours sur la comète, de remonter quatre et huit ans en arrière. Il s'agit de dire si, oui ou non, vous allez couvrir les actes illégaux du Gouvernement. C'est pourquoi je relis l'ordre du jour que nous avons déposé ce matin au début de la séance:

« L'Assemblée nationale, faisant siennes les conclusions du Conseil économique en date du 26 avril 1950 relatives aux licenciements récents prononcés à la S. N. E. C. M. A., invite le Gouvernement à annuler ces licenciements et à n'en prononcer aucun autre de même nature tant que ne sera pas votée la loi de programme et, repoussant toute addition, passe à l'ordre du jour. »

Les défenseurs des travailleurs de la S. N. E. C. M. A. se compteront en votant notre ordre du jour. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Montel, sur le second ordre du jour.

M. Pierre Montel. Mesdames, messieurs, avant de vous exposer l'économie de l'ordre du jour que j'ai eu l'honneur de déposer avec certains de mes collègues, vous ne m'en voudrez pas, je pense, de répondre très brièvement à quelques observations présentées par l'orateur précédent.

On nous a dit: il semble que dans cette Assemblée tout le monde soit d'accord pour proclamer au cours des années que les ingénieurs français sont des imbéciles.

C'est là une affirmation absolument gratuite. Les déclarations de M. le ministre de la défense nationale sur la réorganisation de la S. N. E. C. M. A. ont d'ores et déjà fait justice de cette imputation calomnieuse.

Pour ma part, je suis d'autant plus persuadé que les ingénieurs français ne sont pas des imbéciles, qu'ils ont été les premiers à se rendre compte, avec la grande majorité du personnel, dans quelle voie le parti communiste voulait les engager et quel tort considérable leur faisait sur le plan professionnel une propagande purement politique.

On a prétendu également que parmi les causes qui ont conduit la S. N. E. C. M. A. à la situation actuelle, il y avait l'insuffisance des crédits mis à sa disposition. Je crois même avoir entendu dire que M. Tillon, alors qu'il était membre du Gouvernement, n'avait jamais pu obtenir la fixation de prix convenables.

Qu'on me permette de répondre qu'un ministre de l'air responsable, au sein d'un Gouvernement, de la marche d'usines aéronautiques, qui se trouve dans l'incapacité d'assurer le fonctionnement de ces usines et de boucler leurs comptes d'exploitation parce qu'il ne peut obtenir du Gouvernement auquel il appartient la fixation de prix convenables a le choix entre deux possibilités: ou bien exiger et obtenir ces prix — je sais d'ailleurs que dans certains cas ces prix n'ont pas été effectivement convenables — ou bien, c'est l'autre possibilité, elle est loyale et courageuse, déclarer: « étant donné que j'ai la responsabilité de la marche des usines, que je suis responsable devant le personnel et devant la classe ouvrière française, et que le Gouvernement ne veut pas suivre les indications raisonnables que je lui donne, je quitte ce Gouvernement et je fais connaître à l'opinion publique les raisons de ma décision. »

M. André Marty. C'est ce qu'a fait M. Tillon, mais sans quitter le Gouvernement. (*Rires à gauche, au centre et à droite.*)

M. Pierre Montel. Il a eu tort.

M. Marty a ensuite — ce n'était évidemment qu'un simple effet de tribune — demandé à M. le ministre de la défense nationale d'indiquer dans quelles conditions le matériel livré à Cherbourg par l'Amérique, au titre du plan d'aide militaire, serait rentable. La réponse est aisée.

Ce matériel sera certainement rentable s'il est un jour employé à défendre la liberté française, qui est notre seule préoccupation. (*Applaudissements à droite, au centre et à gauche.*)

Mesdames, messieurs, il est classique d'entendre dire par les orateurs communistes: quelles que soient vos divergences sur le plan politique, vous vous arrangez toujours, du parti socialiste au R. P. F. inclus, pour être d'accord avec le Gouvernement.

J'ai dit souvent à cette tribune qu'en matière de défense nationale, il n'y a pas une politique socialiste, pas plus qu'une politique du rassemblement des gauches, du mouvement républicain populaire ou de la droite. Il n'y a en cette matière, fort heureusement pour ce pays et pour sa défense, et je tiens à en remercier tous mes collègues auxquels, à cette occasion, je veux dire mon estime, qu'une seule politique possible, la politique de la France, c'est-à-dire celle de la défense de la liberté de notre pays. (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

M. Jean-Paul Palewski. Quand donc discutera-t-on les lois d'organisation militaire ?

M. Pierre Montel. Je regrette que cette politique, à laquelle vous avez été associés face aux nazis, vous la répudiiez aujourd'hui, messieurs les communistes.

M. Marcel Hamon. Maintenant, les nazis sont avec vous!

M. Pierre Montel. Les nazis sont avec nous, dites-vous ? Nous pourrions, le cas échéant, rechercher dans quelles conditions les Russes les associent à eux pour tenter de lutter contre leurs alliés d'hier. C'est là une question dont nous pourrons reparler à l'occasion; ce serait très intéressant. (*Applaudissements et rires à droite et au centre.*)

L'ordre du jour qui vous est actuellement soumis est présenté par MM. Cayeux, au nom du groupe du mouvement républicain populaire; Métayer, au nom du groupe socialiste; Mitterrand, au nom du rassemblement des gauches républicaines; Jean-Moreau, au nom des indépendants, et moi-même. Permettez-moi de le commenter:

« L'Assemblée nationale,

« Après avoir entendu les déclarations du Gouvernement... ».

Contrairement à ce qu'on a prétendu à cette tribune, il y a quelques minutes, nous estimons, en effet, que les déclarations du Gouvernement, en ce qui concerne l'orientation qu'on entendait donner à la S. N. E. C. M. A., ont été très nettes, et je tiens, au moins à titre personnel, à remercier M. le ministre de la défense nationale des précisions qu'il a bien voulu nous apporter.

« Demande formellement... ».

Nous entendons par ces deux mots que les interpellations qui ont été déposées ne soient pas simplement l'objet d'un vœu pieux, mais qu'elles soient sanctionnées par des faits. En d'autres termes, contrairement à ce que pense M. Marty, nous ne voulons pas qu'on nous dise simplement: « Demain on rasera gratis », pour employer sa propre expression.

« Demande formellement que, dans le cadre des efforts indispensables pour assurer les moyens de la défense nationale... ».

Tous nos collègues et avec eux l'opinion publique française seront d'accord avec nous, n'est-ce pas, pour affirmer que défense nationale signifie défense de la liberté française. (*Applaudissements à droite, au centre et à gauche.*)

« Une part prépondérante soit réservée à l'aviation, élément essentiel de toute armée moderne... »

Il n'est pas une seule intervention concernant la défense nationale qui n'ait mis l'accent sur la nécessité d'une aviation puissante.

On a dit tout à l'heure, à l'occasion du plan qui vient d'être déposé et que je ne me permettrai pas de critiquer dans le détail, car il mérite une étude attentive, que certaines fabrications d'aviation stratégique seraient, pour le moment, réservées, dans le plan de la défense commune, à ceux qui ont qualité, c'est-à-dire qui ont les moyens matériels pour les réaliser.

Nous n'admettons donc pas l'hypothèse formulée parfois par le parti communiste et selon laquelle, dans le cadre de la défense commune, les Français constitueraient la piétaille.

Un certain nombre d'entre nous ont été fantassins et ils ne tiennent pas particulièrement à revoir l'époque de 1939-1940 où nous n'avions aucune aviation pour nous protéger et nous permettre de gagner la première bataille, ce qui eût été si nécessaire.

Il n'est donc pas douteux que dans cette Assemblée comme dans le pays, il existe un désir, une volonté ferme qu'une très grande place soit faite dans les budgets militaires, dans les plans d'organisation, dans les plans de travail et dans les plans de charge, à l'aviation française. Tel est le premier but de notre ordre du jour qui demande encore que:

« ... Tous les soins soient apportés à la réalisation et à l'accroissement du plan quinquennal de fabrications aéronautiques, dont la discussion et le vote devront intervenir avec la procédure d'urgence. »

Mesdames, messieurs, si nous demandons « la réalisation et l'accroissement du plan quinquennal », c'est que ce plan — d'après le peu que nous en connaissons pour le moment, après la rapide étude que nous avons pu en faire jusqu'ici — nous paraît notoirement insuffisant et dans sa partie inconditionnelle et dans sa partie conditionnelle.

M. André-François Monteil. En huit mois, il a maigri!

M. Pierre Montel. Nous savons bien qu'il y a une limite constituée par nos moyens financiers. Toutefois, j'ai l'impression que, pour réaliser ces fabrications aéronautiques, on a dit: « On va mettre 100 francs dans le jeu. »

Première observation: il eût été préférable de mettre, non pas 100 francs, mais au moins 1.000 francs.

Seconde observation: sur cette mise de 100 francs, répartie sur cinq ans, il semble qu'on ait eu simplement le courage de dire: « La première année, on se contentera de 25 centimes », ce qui n'est pas beaucoup!

Nous tenons donc à mettre l'accent sur la nécessité, dans la mesure où les moyens économiques et financiers le permettront, d'accélérer et d'accentuer ces plans de fabrication.

Nous répondons par là même à une seconde préoccupation. On entend dire parfois: « Mais vous voulez, pour faire votre sale guerre, ou dans des buts d'agression, liquider notre fabrication aéronautique ».

Ce raisonnement me paraît incompréhensible. Quand on a des buts d'agression, le moins qu'on puisse faire n'est-il pas de s'y préparer au maximum ? Ne serions-nous pas vraiment stupides que de déclarer au monde: « Nous allons nous livrer à une agression, mais il est bien entendu que nous resterons les mains dans les poches, sans fabriquer aucune arme pour nous livrer à cette agression » ?

Ce que nous voulons, lorsque nous parlons de l'accélération des programmes, c'est que les achats à l'étranger ou que les apports supplémentaires venus de l'étranger représentent l'exception, et que nos usines françaises, en particulier de fabrications aéronautiques, assurent elles-mêmes notre défense nationale.

Voilà qui doit être dit nettement.

Nous demandons en outre que:

« Soit exactement dressé le plan général de charge des usines aéronautiques, afin d'assurer à celles qui seront maintenues et réorganisées, et notamment à la S. N. E. C. M. A., un travail continu et cohérent en fonction même de la réalisation du programme de fabrications. »

Les méthodes industrielles ne sont en effet pas tellement différentes dans le secteur public et dans le secteur privé. Lorsqu'un industriel a décidé de fabriquer tel article, de le lancer sur le marché, d'en faire une production intense, il accompagne cette décision d'un programme de mise en charge de ses usines.

Il est donc nécessaire que le Gouvernement procède à l'examen, à l'élaboration et à la fixation d'un plan de charge, qui doit être conditionné très exactement d'ailleurs par le plan de fabrication qui nous est actuellement soumis et qui devra plus tard en suivre le rythme.

Lorsque nous faisons allusion à un « travail continu et cohérant », nous pensons surtout au personnel ouvrier.

M. Marty a dit que certains orateurs s'étaient contentés de « se mettre la main sur le cœur ». Comme s'il n'y avait de cœur que d'un côté de l'Assemblée et que ceux qui, d'après lui, n'en auraient pas, trouvaient fort agréable d'avoir la responsabilité d'un personnel qui serait en chômage.

Eh bien! nous affirmons qu'il n'est pas possible qu'un personnel, dans quelque usine que ce soit, qu'il s'agisse d'une usine du secteur privée ou du secteur public, puisse se demander le soir: Comment gagnerai-je demain le pain de ma famille?

Par conséquent, il est nécessaire qu'un plan de charge soit établi pour que, lorsqu'on aura réorganisé chacune des usines, ceux qui y travaillent sachent que leur lendemain est assuré, que leurs efforts ne seront pas vains et que leurs familles ne seront pas victimes du chômage.

Mesdames, messieurs, je ne veux pas aigrir ce débat, mais certaines choses doivent être dites nettement devant cette Assemblée et devant le pays.

Depuis des mois nous assistons à la campagne suivante: on dit au personnel ouvrier: « Nous sommes les meilleurs défenseurs de votre travail et de vos salaires. Nous nous élevons contre tout licenciement. » Mais dans le même temps, on propage parmi le personnel des usines de la défense nationale le mot d'ordre suivant: « Vous ne travaillerez pas, vous vous engagerez à ne pas travailler pour la défense nationale. »

En ma qualité de président de la commission de la défense nationale, je reçois assez souvent — trop souvent à mon gré, étant donné le sens donné à ces conversations — des délégations de personnel d'arsenaux qui viennent me dire:

« Monsieur le président, nous venons vous demander de prendre l'engagement de vous opposer à toute fabrication de défense nationale dans les arsenaux. »

Je vous laisse à penser ce que je peux leur répondre. Je leur déclare tout net: « Vous me mépriseriez si je vous répondais affirmativement. Comment pouvez-vous, à moi qui, sur le plan parlementaire, ai la responsabilité des fabrications de défense nationale pour la défense de notre liberté, venir demander de ne pas travailler pour la défense nationale? Comment pouvez-vous, en même temps, demander de ne pas être mis en chômage, de ne pas être licenciés? Je me permets de vous dire très humblement que si, personnellement, je travaillais dans une affaire qui me dégoûterait au point de vue moral, j'informerais mon patron de mon départ et j'irais chercher un autre travail. J'irais plutôt casser des cailloux sur la route s'il le fallait. » (*Applaudissements à droite, au centre et à gauche.*)

M. le ministre de la défense nationale. Je tiens à souligner, monsieur Montel, que ces délégations ne représentent qu'une infime minorité du personnel des arsenaux.

M. Pierre Montel. J'allais le préciser.

Je répète à cette tribune ce que j'ai déjà eu l'occasion de dire très nettement dans une réunion de la S.N.E.C.M.A. où j'ai d'ailleurs été fort aimablement reçu.

J'ai dit au personnel: « Méfiez-vous. Vous vous apercevrez, un jour, que vous avez été les victimes de certaines opérations politiques. »

M. Pierre Métayer. Très bien!

M. Pierre Montel. Parmi le personnel, un certain nombre se laisse abuser, mais d'autres sont, au contraire, placés là pour provoquer leurs camarades.

Quel est le but du dernier paragraphe de notre ordre du jour? Il est d'une simplicité et d'une logique absolues, d'une honnêteté totale. A propos de ce personnel qui, je dois le dire — et je suis heureux de confirmer du haut de cette tribune ce que disait M. le ministre de la défense nationale — est, dans sa grande majorité, d'accord pour travailler pour la défense nationale, je dis au Gouvernement: Faites le maximum pour assurer son travail dans de bonnes conditions.

S'il en est parmi eux qui disent: « Nous ne voulons pas travailler pour la défense nationale », eh bien! ce sont ceux-là qu'il faut remercier les premiers. Vous répondrez ainsi très exactement à leurs désirs et à leurs souhaits. Qu'y a-t-il là d'anormal? (*Exclamations à l'extrême gauche.*)

Tel est le sens du dernier paragraphe de notre ordre du jour. Nous demandons au Gouvernement d'apporter le maximum de soin à la désignation des personnels qui ne pourront pas être conservés, de tenir compte des services rendus, des situations de famille.

On m'a avisé qu'un amendement serait déposé à cet ordre du jour. Je tiens à dire — et je ne pense pas trahir la pensée des co-signataires de l'ordre du jour — que tout amendement qui apporterait des apaisements supplémentaires aux personnels menacés de licenciement ou déjà licenciés aura notre approbation. (*Applaudissements à droite, au centre et à gauche.*)

C'est dans ces conditions, mesdames, messieurs, que je vous demande de bien vouloir accepter l'ordre du jour qui vous a été présenté.

Je répète qu'il n'a aucun caractère politique. Il s'inspire uniquement de la défense de la liberté française à laquelle nous sommes attachés, si d'autres, hélas, le sont actuellement un peu moins que nous! (*Applaudissements à droite, au centre et à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Lespès, auteur du troisième ordre du jour.

M. Henri Lespès. Mesdames, messieurs, étant donné l'heure avancée et pour ne pas alourdir le débat, je me garderai de commenter paragraphe par paragraphe mon ordre du jour qui est d'ailleurs la conséquence très logique de mon intervention de ce matin ainsi que des arguments qui nous ont été présentés par M. le secrétaire d'Etat à l'air et par M. le ministre de la défense nationale.

J'ai le devoir de traduire l'inquiétude de nos collègues, au terme de ce débat, parce que, vraiment, nous ne sommes pas du tout rassurés sur l'avenir de la S.N.E.C.M.A. Nous le disons bien simplement.

Le 22 juin 1948, lorsque, déjà, nous avions longuement abordé ce problème et que nous parlions de la nomination de M. Potez comme administrateur doté de pouvoirs extraordinaires, j'avais pris position d'une manière extrêmement nette — je vous renvoie au *Journal officiel* — et j'avais dit que je ne croyais pas au succès de M. Potez.

Je tiens à dire à M. le ministre de la défense nationale, qui a fait face cet après-midi avec beaucoup de courage à ses responsabilités, que je ne suis pas d'accord avec la position qu'il a prise, en particulier sur le plan technique. Il a dit lui-même qu'il allait prendre de grands risques, notamment avec le moteur 14 R.

Je pense, pour ma part, que cette position est vouée à l'échec et que c'est extrêmement grave.

En ce qui concerne les autres coordinations, le problème de l'Atar par exemple, je me demande si dans la mise en œuvre d'une politique rationnelle, vous n'allez pas vous heurter, monsieur le ministre de la défense nationale, à de très grandes difficultés internes dans l'entreprise et si vous n'aurez pas à résoudre, en particulier, des questions de personnes extrêmement compliquées.

M. André-François Monteil. Le plan Marshall!

M. Henri Lespès. En ce qui concerne le problème des relations avec la firme Bristol, problème que j'ai abordé très brièvement et sur lequel je ne crois pas qu'on m'ait répondu, j'ai été piqué au vif quand M. Marty a déclaré que les ingénieurs anglais de l'aéronautique prenaient les nôtres pour des imbéciles.

M. André Marty. Vous avez bien exalté l'avantage des moteurs anglais sur les moteurs français.

M. Henri Lespès. Il faut être réaliste quand on parle technique.

Une industrie qui, pendant quatre ans, a été par la force des circonstances et par la volonté des nazis, dans un état de complète stagnation technique, ne peut que profiter du contact avec des techniques étrangères.

Avoir une licence de fabrication de moteurs, c'est à mon avis complètement insuffisant. Essayer d'épouser une certaine ligne de fabrication technique, alors cela peut être extrêmement profitable à nos ingénieurs.

J'ajoute, d'ailleurs, que l'apport de la technique française en matière aéronautique est loin d'être négligeable, et je suis certain que nos ingénieurs, non seulement sauront profiter de ces expériences, mais encore iront très au delà, monsieur le ministre de la défense nationale.

Vous allez donc réorganiser cette usine. Suivant quels principes? C'est à ce sujet que je vous exprime à nouveau notre très profond regret de n'avoir pas eu la possibilité de discuter cette loi-programme.

Nous savons qu'en particulier sur le plan de l'ensemble de la défense nationale vous avez longuement insisté au début de l'année sur ces lois-programmes, sur la nécessité de donner très vite une orientation.

Alors, pourquoi ne pas donner cette orientation tout de suite? Tout serait tellement simple, ne croyez-vous pas, si vous demandiez à l'Assemblée de se saisir de toute urgence, suivant la procédure d'urgence, de ce projet de loi de programme aérien que vous avez enfin déposé aujourd'hui sur le bureau de l'Assemblée.

C'est à peu près à cela que j'ai borné mon ordre du jour. En effet, j'ai l'impression qu'il y aurait sans doute là le moyen de rétablir ce que vous me permettrez d'appeler la légalité, de situer à nouveau les choses exactement dans leur cadre, de faire précéder la réorganisation d'un débat parlementaire.

Ce que déclarait M. Montel à la tribune, il y a quelques minutes, était assez symptomatique.

Il est évident que, suivant ce que nous adopterons de la loi-programme, la réorganisation de la S. N. E. C. M. A. sera plus ou moins importante. Au contraire, actuellement, nous en sommes réduits à vos déclarations de principe sur des données

techniques que nous acceptons ou que nous n'acceptons pas, mais, vous me permettrez de le dire, monsieur le ministre, sur lesquelles nous n'avons pas prise.

Vous avez parlé d'une opération douloureuse. Oui, elle est même infiniment douloureuse, socialement, économiquement, et aussi pour l'avenir de notre industrie aéronautique.

J'ai l'impression qu'à la fin de ce débat il subsiste malgré tout un malaise. Dans l'ordre du jour qui est le plus favorable au Gouvernement, il n'y a même pas le signe d'une approbation de ce qu'il a fait; il n'y a pas non plus le mot de confiance dans ce qu'il fera dans l'avenir.

M. le ministre de la défense nationale. Le Gouvernement lui donnera le sens de la confiance. (*Rires à l'extrême gauche.*)

M. Henri Lespès. Je n'en doute pas, mais malgré tout, les rédacteurs ont sans doute bien pesé tous leurs mots, et s'ils ont marqué quelque réticence, permettez-moi de vous dire, monsieur le ministre, que ce n'est vraiment pas très encourageant et ne fait que renforcer cette impression d'inquiétude sur laquelle je veux terminer mon intervention.

M. Pierre Montel. Je demande la parole pour répondre à M. Lespès.

M. le président. La parole est à M. Pierre Montel.

M. Pierre Montel. Mon cher collègue, vous avez, certainement avec beaucoup de bonne foi, voulu interpréter la pensée des signataires de notre ordre du jour, la mienne en particulier, mais je tiens à vous dire, en tout cas à titre personnel, que les termes de ce texte ont été dictés par un seul souci, celui de présenter un ordre du jour de caractère technique dénué de tout caractère politique, pour bien marquer une fois de plus, comme je l'ai dit à la tribune, que notre seul souci est celui de la défense nationale.

M. Henri Lespès. Je vous remercie de ces explications, mais elles ne me feront pas retirer mon ordre du jour.

M. le président. La parole est à M. le ministre de la défense nationale.

M. le ministre de la défense nationale. Le Gouvernement n'accepte pas l'ordre du jour défendu par M. Pierre Montel. Il écartera, bien entendu, l'ordre du jour de M. Marty qui, véritablement, pour s'assurer des effets de tribune, crée des mythes qu'il combat ensuite.

Je ne vois pas ce qui, dans les déclarations du Gouvernement, pouvait être considéré comme une injure quelconque pour les ingénieurs français. Quant aux dates, M. Marty les a mélangées tout aussi bien que M. Lespès. Je lui rappelle que c'est à la fin de mai 1945 que la S. N. E. C. M. A. a été nationalisée, et je n'étais plus ministre des finances six mois après. Les difficultés de la S. N. E. C. M. A. ont commencé ensuite.

M. André Marty. Mais M. Escarra a été nommé par vous.

M. le ministre de la défense nationale. Et puisque vous avez parlé de mégalomanie, vous pourriez vous intéresser au cas de M. Weill, qui a été, je crois, votre collègue au comité central du parti communiste.

M. André Marty. Il n'a jamais été membre du comité central.

M. Jean Llante. Votre police vous renseigne mal.

M. Henri Pourtalet. Demandez à M. Queuille de changer ses fiches.

M. le ministre de la défense nationale. Le Gouvernement repousse également l'ordre du jour de M. Lespès. M. Lespès a dit que nous n'avions pas indiqué sur quels principes nous ferions la réorganisation de la S. N. E. C. M. A. Il nous a reproché d'avoir dû prendre un certain nombre de mesures avant la discussion de la loi-programme. Monsieur Lespès, je ne vois pas en quoi la discussion de la loi-programme aurait pu, de quelque manière que ce soit, interférer avec les mesures que nous avons dû prendre, car on peut discuter dans la loi de programme le nombre d'avions qui seront commandés mais je ne pense pas qu'on puisse discuter une minute que les intercepteurs dont il faut donner à la France les plus grandes quantités possibles doivent être équipés avec des moteurs à réaction. Par conséquent, lorsque le Gouvernement a décidé de concentrer au maximum les études de la S. N. E. C. M. A. sur le moteur à réaction, il a pris une décision qu'aucune discussion de la loi-programme ne pourrait altérer véritablement.

Il en va tout à fait de même du T. B. 1.000.

Quant à l'accord avec la société Bristol, que j'avais en effet omis de mentionner, je tiens à préciser quelle en sera la portée lorsqu'il sera conclu.

La société Bristol, je l'ai dit à la tribune, a sur la S. N. E. C. M. A. un avantage, celui d'avoir pu fabriquer pendant la guerre environ 100.000 moteurs. Lorsqu'on construit 100.000 moteurs, on acquiert en matière de procédés de fabrication une expérience qu'on ne peut pas avoir autrement, et ce que nous allons essayer d'obtenir par l'accord en discussion avec Bristol, c'est de bénéficier de l'expérience technique de cette société pour aider nos techniciens et nos ouvriers à mettre au point la fabrication de certaines pièces délicates du 14 R, précisément ces pièces qui, à l'heure actuelle, causent beaucoup de déboires à ceux qui ont conçu ce prototype.

Je souhaite, monsieur Lespès, vous avoir donné les éclaircissements que vous souhaitiez.

M. Henri Lespès. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. le ministre de la défense nationale. Je n'ose pas espérer qu'ils vous amèneront à vous rallier à l'ordre du jour défendu par M. Pierre Montel.

M. Henri Lespès. En effet.

M. le ministre de la défense nationale. Cet ordre du jour, nous l'acceptons dans l'esprit dans lequel le président de la commission de la défense nationale l'a défendu, dans un souci de patriotisme et de défense nationale. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Bouret, pour répondre au Gouvernement.

M. Henri Bouret. Mes chers collègues, en répondant à M. le ministre de la défense nationale, je voudrais tout d'abord donner notre point de vue sur le conflit, tout-à-fait courtois d'ailleurs, qui vient d'opposer M. Pierre Montel, président de la commission de la défense nationale, à M. Lespès.

L'ordre du jour qui nous est proposé exprime-t-il ou n'exprime-t-il pas la confiance ? Pour notre part, en tout cas, il n'est pas question de mettre un terme à l'activité du Gouvernement, mais je tiens à dire également qu'en aucune manière il ne s'agit pour nous d'approuver les 3.000 licenciements qui viennent de se produire à la S. N. E. C. M. A.

M. Henri Lespès. Soyez logique !

M. André Marty. Alors, votez notre ordre du jour !

M. Henri Bouret. Soyez logique, me dit M. Lespès. Il suffit de reprendre l'analyse de l'ordre du jour, qui a été faite d'ailleurs assez clairement par M. Pierre Montel, pour voir qu'il n'y a pas antinomie entre la position qui est la nôtre et celle qui est définie par l'ordre du jour dit de la majorité.

En second lieu, M. le ministre de la défense nationale nous disait à l'instant que les difficultés ont commencé pour la S. N. E. C. M. A. au lendemain de la nationalisation, en 1945.

M. le ministre de la défense nationale. Je n'ai pas dit cela.

M. Henri Bouret. Je voudrais, à cet égard, faire une mise au point en évoquant, si vous voulez bien me le permettre, un souvenir personnel.

On peut considérer qu'aujourd'hui la S. N. E. C. M. A. est constituée essentiellement par les anciennes usines Gnome et Rhône, entreprise privée.

Or, lorsqu'au printemps de 1937, j'arrivais comme jeune officier à la 21e escadre de bombardement, cette formation était interdite de vol, comme les 7 escadres qui étaient équipées à l'époque de Bloch 210, lesquels Bloch 210 étaient munis de moteurs K. 14 Gnome et Rhône.

Les avions étaient dans les hangars, la poussière s'accumulait sur leurs plans et quelques mois plus tôt, les accidents mortels s'étaient succédé, si bien que cet avion avait été baptisé, fort injustement d'ailleurs pour sa cellule, le « cercueil volant ».

Pendant les six mois qui ont suivi, le ministère de l'air de l'époque s'est employé à changer les 600 moteurs de ces 300 avions. Je vous laisse le soin, mes chers collègues d'apprécier l'importance de la dépense que cela représentait alors. Or, il s'agissait de moteurs Gnome et Rhône, fabriqués par une entreprise privée.

Quelques mois plus tard, ces moteurs K-14 ayant été remplacés sur tous les avions par des moteurs Gnome et Rhône 14 N-10 et 14 N-11, nous devions constater que l'endurance moyenne des nouveaux moteurs ne dépassait pas 50 heures en moyenne. Et plus tard encore, lorsque nous devions monter en ligne et effectuer nos missions de guerre sur Amiot 350, ces avions étaient équipés à nouveau de moteurs Gnome et Rhône, société privée, et leur rayon d'action se trouvait réduit, non pas à cause de leur capacité d'emport d'essence, mais à cause de l'ahurissante consommation d'huile de leurs moteurs.

Et me tournant également vers M. Pierre Montel qui a agité ce matin la question de la nationalisation, je demande qu'on recherche un peu de justice, et que tout simplement, avec modestie, nous prenions acte que l'industrie française du moteur a connu au temps des sociétés privées, comme elle connaît aujourd'huit à nouveau dans le cadre de la nationalisation, des difficultés qui proviennent peut-être d'un potentiel industriel insuffisant dans son ensemble, mais qui ne mettent en aucune manière en cause la forme juridique dans laquelle ces entreprises exercent aujourd'hui leur activité.

M. le ministre de la défense nationale. C'est tout à fait exact.

M. Henri Bouret. Je vous remercie, monsieur le ministre, de m'en donner acte, et si je n'ai pas compris tout à l'heure exactement le sens exact de votre intervention, je m'en excuse.

M. Henri Lespès. M. Pierre Montel est-il d'accord avec cette interprétation ?

M. Henri Bouret. Ce qui importe le plus, ce n'est pas, à notre sens, de revenir sur une nationalisation, qui ne paraît pas mauvaise en soi, c'est, comme d'autres l'ont dit aujourd'hui avant moi, d'assainir les entreprises nationales, et que la conférence des présidents se décide enfin à proposer l'inscription à l'ordre du jour de nos travaux de la discussion du rapport de M. Maurice Guérin sur la réforme des entreprises nationalisées.

M. Henri Lespès. Il y a deux ans que nous le demandons.

M. Henri Bouret. C'est ce qui importe et non pas de nous égarer dans des discussions qui, de près ou de loin, ont une incidence sur la politique économique suivie par le Gouvernement.

M. Pierre Montel. Ce n'est pas ce que j'ai fait.

M. Henri Bouret. En troisième lieu, ce qui importe, avant même que le rapport Guérin soit examiné par l'Assemblée, c'est que le Gouvernement poursuive la réorganisation interne de la S. N. E. C. M. A.

J'ai eu la curiosité aujourd'hui de jeter un coup d'œil sur l'organigramme de cette société. J'ai eu la surprise effarante de constater que cette dernière ne comporte pas moins de quinze directions.

M. Henri Lespès. C'est exact.

M. Henri Bouret. Si l'on veut vraiment donner un statut rentable à la S. N. E. C. M. A., il faut commencer par mettre un peu d'ordre à la tête, et par simplifier, comme on l'a fait dans d'autres entreprises nationales.

Il y a là matière à réflexion et plus encore matière à action pour le Gouvernement.

Telles sont, mes chers collègues, les observations que je voulais faire, la première restant d'ailleurs l'observation essentielle, en ce sens que si tout à l'heure nous votons l'ordre du jour déposé par M. Pierre Montel, par notre ami Cayeux, par M. Métayer et par M. Jean-Moreau, nous entendons faire confiance — je ne crains pas d'employer le mot — au Gouvernement, mais nous lui demandons en même temps, de la manière la plus formelle, nous réservant de revenir sur le problème à l'occasion de la discussion du plan quinquennal, de régler rapidement le problème du reclassement et éventuellement du réembauchage des ouvriers et des techniciens qui ont été licenciés.

M. André Marty. Ils crèveront de faim !

M. Henri Bouret. Votre silence, monsieur le ministre, en ce qui concerne le réemploi éventuel de cette main-d'œuvre nous a vivement inquiétés.

Vous pouvez nous répondre que ce problème n'est pas de votre compétence, mais puisque vous représentez ce soir le Gouvernement solidaire, c'est à tous les membres du Gouvernement que nous nous adressons en toute confiance, je le répète, mais aussi en toute vigilance. (*Applaudissements au centre.*)

M. André Marty. Confiance et vigilance sont difficiles à concilier.

M. le président. M. Métayer a déposé, à l'ordre du jour présenté par MM. Montel, Cayeux, Métayer, Mitterrand et Jean-Moreau, un amendement tendant à compléter ce texte par un alinéa ainsi conçu:

« Compte sur le Gouvernement pour réduire au minimum les mesures de licenciement envisagées; lui demande d'agir avec un esprit d'équité et d'impartialité dans le but d'atténuer les sacrifices imposés par des erreurs dont le personnel n'est pas responsable. »

La parole est à M. Métayer.

M. Pierre Métayer. Mesdames, messieurs, si j'ai déposé un amendement à un ordre du jour à la rédaction duquel j'ai participé, c'est parce que je n'ai pu joindre tous ceux de mes collègues qui l'ont signé avec moi, et je m'en excuse auprès d'eux.

J'ai pu joindre M. Cayeux et M. Pierre Montel qui m'ont donné leur accord, et je ne doute pas que les autres signataires de l'ordre du jour seront également d'accord avec moi.

M. le président. Les autres signataires de l'ordre du jour acceptent-ils l'adjonction du nouvel alinéa proposé par M. Métayer ?

M. Pierre Montel. Nous acceptons cette adjonction.

M. le président. Nous arrivons maintenant aux explications de vote.

La parole est à M. Ballanger.

M. Robert Ballanger. Je fais d'abord remarquer que les groupes de la majorité, en déposant leur ordre du jour, avaient tout simplement oublié, comme ils l'ont d'ailleurs oublié tout au long du débat, la situation des licenciés de la S.N.E.C.M.A.... (*Très bien! très bien! à l'extrême gauche. — Protestations à gauche et au centre.*)

M. Pierre Métayer. C'est une erreur totale !

M. Robert Ballanger. ... et que pas un mot de l'ordre du jour qu'ils ont présenté n'était consacré à leur défense.

M. Jean Cayeux. On voit que vous n'étiez pas là cet après-midi !

M. Robert Ballanger. C'est un oubli dont les travailleurs ne manqueront certainement pas de prendre acte et de vous faire porter la responsabilité.

M. Jean Cayeux. Ils prendront acte que vous n'étiez pas là cet après-midi.

M. Pierre Métayer. C'est tout à fait inexact, monsieur Ballanger.

M. Robert Ballanger. C'est tellement exact que vous avez violé le règlement, qui ne permet pas de déposer un amendement sur un ordre du jour.

Vous avez été obligé, par un moyen de dernière heure et par un biais, de modifier votre ordre du jour, parce que probablement quelqu'un vous a soufflé qu'il s'agissait là d'un oubli malheureux.

Mais la façon même dont vous avez agi montre qu'il s'agit pour vous d'une simple clause de style, qui, en aucun cas, ne peut donner satisfaction aux lockoutés de la S. N. E. C. M. A.

Au reste, je vais montrer, par deux observations très brèves, que ceux de nos collègues qui voudraient manifester leur réprobation contre les mesures gouvernementales de lock-out des ouvriers de la S. N. E. C. M. A. ont une excellente occasion de le faire en se ralliant aux termes de l'ordre du jour présenté par le groupe communiste.

En effet, cet ordre du jour prévoit expressément l'annulation des licenciements. Il invite, en effet, le Gouvernement à « annuler ces licenciements et à n'en prononcer aucun autre de même nature tant que ne sera pas intervenue la loi programme ».

Ainsi, les choses sont claires. Il est extrêmement facile à ceux qui veulent se prononcer contre les licenciements de voter cet ordre du jour. Et pour les y aider, j'apporterai quelques précisions.

Cet ordre du jour a été adopté par le Conseil économique, ainsi que par les représentants de la C. G. T., de la C. F. T. C. et de Force ouvrière.

Par conséquent, il s'agit de savoir si, oui ou non, vous êtes d'accord sur les licenciements opérés par le Gouvernement à l'encontre des ouvriers de la S. N. E. C. M. A.

Si vous l'êtes, vous voterez vos ordres du jour. Si vous ne l'êtes pas, vous voterez l'ordre du jour présenté par le groupe communiste, qui reprend les résolutions votées par le Conseil économique. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Barrachin.

M. Edmond Barrachin. Je voudrais que ce débat, qui dure depuis trois ans, prenne, à la faveur des réalisations qu'on nous promet, un tour nouveau.

A la vérité, ce débat ne devrait présenter que deux aspects: un aspect technique et un aspect humain.

Je regrette, pour ma part, que depuis trois ans, il présente un troisième aspect, qui apparaît comme le plus important, si l'on écoute certains discours, l'aspect politique. Je me refuserai, pour ma part, à l'envisager sous cet aspect.

M. André Marty. M. Pleven ne fait pas de politique !

M. Edmond Barrachin. En ce qui concerne l'aspect technique, depuis trois ans, en 1947, date à laquelle fusèrent les premières interpellations, en 1948, en 1949 et aujourd'hui même, nous avons entendu des doléances provenant de tous les bancs de cette Assemblée, et aussi certaines promesses.

Je ne veux pas donner ma confiance au Gouvernement, car je n'ai pas confiance dans ce Gouvernement.

En vérité, étant donné la position prise en toutes circonstances et au cours de ces différents débats par M. le ministre de la défense nationale, qui fut autrefois un étincelant rapporteur de ce grave problème de la S.N.E.C.M.A., je mets quelque espoir, je le dis très sincèrement, dans ce plan quinquennal qui nous a été présenté aujourd'hui. (*Exclamations à l'extrême gauche.*)

Quant à l'aspect humain, je voudrais, monsieur le ministre, revenir sur des observations que j'ai déjà eu l'honneur de présenter à cette tribune, et peut-être serai-je le premier au cours de ce débat à mettre l'accent sur ce point précis. Ce n'est pas tellement les licenciements que je réprouve, comme tout le monde ici, que la manière employée pour licencier les ouvriers.

On a parlé tout à l'heure des délégations qui se rendent auprès des membres de cette assemblée. J'en reçois comme tout le monde et peut-être plus que d'autres, puisque, ainsi que vous le savez peut-être, j'ai l'honneur, comme M. Bouxom, de représenter une circonscription dans laquelle se trouvent des usines dont nous parlons aujourd'hui et dont nous évoquons le sort dramatique.

Contrairement à ce qui s'est produit pour l'arsenal, qu'évoquait tout à l'heure M. Montel, les délégations que nous recevons nous parlent un langage à la fois sérieux et émouvant.

Je connais le langage communiste, mais ce n'est pas toujours celui qui nous est tenu lorsque des délégations viennent nous voir.

Ce que je remarque, et ce que je trouve à la fois grave et douloureux, c'est que les travailleurs qui viennent nous voir, qu'ils soient communistes ou non — et nous le discernons parfaitement — ont exactement la même conception du problème et nous disent exactement les mêmes choses lorsqu'ils nous ouvrent leur cœur.

Qu'ils soient licenciés, c'est une chose. Mais s'ils le sont, monsieur le ministre, dites-leur pourquoi, car ils ne le comprennent pas.

M. André Marty. Ils sont lockoutés.

M. Edmond Barrachin. Déjà, en 1947, lors d'une interpellation que je me suis permis de développer devant cette Assemblée, j'ai dit à M. Pierre-Henri Teitgen, alors ministre de la défense nationale, ce que je vous dis aujourd'hui, et je répétais l'an dernier à M. Paul Ramadier, son successeur, exactement la même chose: Si vous licenciez les ouvriers, si vous fermez les usines, faites l'honneur aux ouvriers de leur expliquer pourquoi.

M. André Marty. Le Gouvernement ne peut pas l'expliquer.

M. Edmond Barrachin. Ne laissez pas la détresse et le désespoir les gagner.

Expliquez-leur, si c'est vrai — j'espère que c'est vrai — que les intérêts français ne sont pas vendus aux intérêts anglo-saxons.

M. André Marty. C'est cela précisément que le Gouvernement ne peut pas leur dire !

M. Edmond Barrachin. Si ce n'est pas vrai, enlevez-leur ce moyen de propagande dont ils se servent.

Vous n'ignorez pas que dans les usines paraissent des journaux qui, chaque semaine, écrivent la même chose, qu'à la sortie des usines, sont diffusés des tracts rédigés dans le même sens. Sur les murs de la banlieue parisienne, sont collées des affiches analogues.

Je suis convaincu que le discours prononcé par M. le ministre mettra les choses au point. (*Mouvements divers à l'extrême gauche.*)

A l'extrême gauche. Demandez-en donc l'affichage !

M. Edmond Barrachin. Or, ce discours n'est pas connu des ouvriers français. Ce qui est connu, c'est le discours de M. Marty, ce n'est pas celui du Gouvernement. (*Interruptions à l'extrême gauche.*)

Pour la troisième fois, je vous demande, monsieur le ministre de la défense nationale, de vous adresser au cœur même des ouvriers. Il ne suffit pas de s'adresser au Parlement, il faut parler aux ouvriers, leur expliquer quelle est votre politique, comme vous nous l'avez expliquée ici même.

Je ferai maintenant remarquer à M. Marty que j'ai été au devant de ses désirs. Il a dit que personne n'avait parlé ici des licenciements et du réemploi nécessaire.

Je n'ai pas attendu 1950 pour le faire, aussi extraordinaire que cela puisse vous paraître. En effet, au moins de juin 1949, j'ai déposé une demande d'interpellation sur les conditions dans lesquelles le Gouvernement entendait procéder au reclassement des ouvriers et employés qui venaient d'être licenciés en raison de la fermeture de certaines usines de constructions aéronautiques.

Je pose aujourd'hui la même question, monsieur le ministre de la défense nationale. Ce faisant, je cherche à lutter bien moins contre la propagande communiste que contre le désespoir. (*Applaudissements à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Palewski.

M. Jean-Paul Palewski. Mes chers collègues, mes amis et moi-même ne voterons pas, vous vous en doutez, l'ordre du jour déposé par le groupe communiste. Nous considérons, en effet, que ce parti est en grande partie responsable du malheur qui s'abat sur les ouvriers de la S. N. E. C. M. A. (*Mouvements divers à l'extrême gauche.*)

Cela dit, je ne voterai pas davantage l'ordre du jour que le Gouvernement accepte, car je viens d'entendre, à la minute même, des explications contradictoires sur ce même ordre du jour.

S'il plaît au Gouvernement de recevoir la confiance dans la nuit, pour ma part, je ne la lui accorderai jamais de cette manière.

D'abord, vous ne nous avez pas expliqué, monsieur le ministre de la défense nationale, comment le Gouvernement avait, de singulière manière, interprété la loi du 2 août 1949, dont l'article 1er dispose que le projet de programme devait être déposé par le Gouvernement sur le bureau de l'Assemblée avant le 1er septembre 1949, et dont l'article 10 précise: « Lorsque les effectifs des sociétés visées à l'article 1er devront être réduits par des licenciements..., etc. »

Par conséquent, il est incontestable que le projet de loi programme devait être antérieur au licenciement.

Vous ne nous avez pas expliqué pourquoi il y avait eu ce revirement extraordinaire dans la politique gouvernementale et pourquoi, ayant accepté, le 4 août 1949, qu'une loi programme soit déposée, à la suite du vote de laquelle pourraient intervenir des licenciements, vous avez d'abord procédé à des licenciements et ensuite déposé la loi-programme.

Je ne suis pas non plus satisfait des explications que vous nous avez données à propos de la fabrication des tracteurs.

Au mois de février dernier, j'avais eu l'honneur de poser une question écrite à M. le secrétaire d'Etat à l'air, puis à M. le ministre de l'industrie et du commerce, à laquelle ni l'un ni l'autre n'ont d'ailleurs répondu.

Je leur demandais dans quelles conditions les fabrications de tracteurs dans les établissements d'Argenteuil leur paraissaient pouvoir constituer une entreprise rentable et dans quelles conditions ils pouvaient gérer celle-ci.

Vous avez déclaré que des premières tractations avaient eu lieu, qu'elles avaient été rompues par la suite, que de nouvelles tractations avec un groupe français — ce dont je me réjouis — étaient reprises.

Mais vous ne nous avez donné aucune indication précise sur le déroulement de ces tractations, sur la forme juridique qu'aurait l'établissement ou la société qui construirait désormais ces tracteurs — si tant est qu'ils doivent être construits un jour — ni dans quelles conditions de marché nous nous trouvions pour l'écoulement et la vente de ces tracteurs.

Une telle imprécision, monsieur le ministre, n'autorise pas la confiance. Il est incontestable que vous devez mettre tout en œuvre pour que cette fabrication de tracteurs puisse vivre.

Mais il ne suffit pas d'entamer des tractations avec un groupe financier; il faut faire plus encore.

Il faut étudier suffisamment les conditions du marché pour que les ouvriers soient assurés d'avoir, eux et leur famille, un gagne-pain pendant un temps très long.

Or, sur ces points précis, nous n'avons eu aucun renseignement.

Dans ces conditions, notre groupe ne pourra pas voter l'ordre du jour auquel le Gouvernement a attaché, de si singulière façon, la confiance. C'est pourquoi nous voterons l'ordre du jour de M. Lespès qui nous paraît être la conclusion normale du débat auquel nous venons d'assister.

M. le président. La parole est à M. Jean Cayeux.

M. Jean Cayeux. Après les explications fournies tout à l'heure par notre collègue et ami Bouret, les miennes seront très brèves. J'exprimerai seulement, comme d'autres l'ont fait avant moi, notre regret de voir le Gouvernement exposer si tardivement son plan quinquennal.

Je voudrais, à ce propos, relever une erreur commise par M. Palewski, qui semble établir une liaison entre les dispositions de l'article 10, dont j'ai fait tout à l'heure l'analyse à cette tribune, et l'article 1er de la loi, car quoi qu'en aient dit M. Barrachin et M. Ballanger, dont j'ai regretté l'absence cet après-midi, il a été question de licenciements cet après-midi.

M. Palewski rapproche l'article 10 de l'article 1er de la loi. Je lui demande de relire ces articles et de voir si c'est nécessairement après l'adoption de la loi programme que la réorganisation intérieure devrait être envisagée.

M. Jean-Paul Palewski. Le verbe est au futur dans le texte: « devront ».

M. Jean Cayeux. L'interprétation est peut-être d'un certain juridisme étroit qui n'apparaît pas...

M. Henri Lespès. La jurisprudence des débats parlementaires est claire à ce sujet, monsieur Cayeux.

M. Jean Cayeux. Non, je pourrais m'y référer, si vous le désirez.

Je voudrais simplement répondre d'un mot — si tant est qu'il convienne d'y répondre — à un orateur du groupe communiste. Ce n'est pas parce que nous nous sommes aperçus, M. Métayer et moi-même, d'une omission dans l'ordre du jour concernant les licenciements que nous avons proposé une adjonction. Nous avons assez, au cours de ce débat, insisté sur cet aspect humain et social que présente la question des licenciements et du réembauchage des ouvriers licenciés.

M. Pierre Métayer. Le parti communiste le sait très bien!

M. André Marty. Venez le dire à Argenteuil!

M. Jean Cayeux. Nous avons proposé cette adjonction simplement pour mettre un accent supplémentaire sur l'obligation qui incombe au Gouvernement de saisir tous les aspects de cette question, afin de les traiter comme ils le méritent.

Nous nous associons donc pleinement à l'amendement proposé par M. Métayer. Je crois qu'il est vain de discuter à cet égard.

L'ordre du jour n'est pas assorti du mot confiance. Le président de la commission de la défense nationale a justement souligné que tous les Français se comptent sur cet ordre du jour. Nous verrons bien ceux qui auront ici le sens de l'intérêt national.

M. Henri Lespès. L'avenir vous jugera.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'ordre du jour de MM. Marty, Tillon et Ballanger.

Je suis saisi d'une demande de scrutin présentée au nom du groupe communiste.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(*MM. les secrétaires font le dépouillement des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre des votants	563
Majorité absolue	282
Pour l'adoption	179
Contre	384

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Je mets aux voix l'ordre du jour, accepté par le Gouvernement, présenté par MM. Montel, Cayeux, Métayer, Mitterrand et Jean-Moreau, et complété par l'amendement de M. Métayer.

Je suis saisi d'une demande de scrutin présentée au nom du groupe socialiste.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(*MM. les secrétaires font le dépouillement des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre des votants	541
Majorité absolue	271
Pour l'adoption	362
Contre	179

L'Assemblée nationale a adopté.

— 3 —

MOTION D'ORDRE

M. le président. L'Assemblée devait commencer ce soir la discussion des fascicules de dépenses civiles, mais l'heure ne permet pas d'aborder ce débat. Dans ces conditions, les budgets qui devaient être examiné ce soir, à savoir: monnaies et médailles, ordre de la libération, Légion d'honneur, imprimerie nationale, commissariat au plan, pourraient être inscrits à l'ordre du jour de demain, après-midi et soir, après le budget des postes, télégraphes et téléphones.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

— 4 —

RETRAIT D'UN PROJET DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le président du conseil le décret suivant:

« Le président du conseil des ministres,

« Sur le rapport du ministre de la défense nationale, du ministre des finances et des affaires économiques et du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,

« Le conseil des ministres entendu,

« Décrète:

« *Article unique.* — Est retiré le projet de loi (Assemblée nationale. — 1re législature, n° 8173) fixant le programme quinquennal des constructions aéronautiques pour la période allant du 1er janvier 1950 au 31 décembre 1954.

« Fait à Paris, le 28 avril 1950.

« GEORGES BIDAULT.

« Par le président du conseil des ministres:

« *Le ministre de la défense nationale,*

« R. PLEVEN.

« *Le ministre des finances et des affaires économiques,*

« MAURICE-PETSCHE.

« *Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,*

« JACQUES CHASTELLAIN. »

Acte est donné de ce retrait.

Le décret sera déposé aux archives.

— 5 —

INSCRIPTION D'AFFAIRES SOUS RESERVE QU'IL N'Y AIT PAS DEBAT

M. le président. En vertu de l'article 36 du règlement, la conférence des présidents a décidé d'inscrire, sous réserve qu'il n'y ait pas débat, en tête de l'ordre du jour du troisième jour de séance:

1° Suivant la séance d'aujourd'hui mardi 2 mai 1950:

La proposition de loi de M. Charpentier le plusieurs de ses collègues tendant à compléter la loi du 8 juin 1949 sur l'élection des conseils d'administration de la mutualité agricole (commission de l'agriculture);

Le projet de loi modifiant l'ordonnance du 24 septembre 1945, relative à l'exercice et à l'organisation des professions de médecin, chirurgien-dentiste et de sage-femme (commission de la famille, de la population et de la santé publique);

Le projet de loi relatif à la perception d'une indemnité à titre de sanction des infractions à la police des chemins de fer, des transports publics de voyageurs par route et des gares routières (commission des moyens de communication et du tourisme);

La deuxième lecture du projet de loi relatif au nouveau mode de perception des surtaxes locales temporaires perçues sur le trafic marchandises des chemins de fer, rendu nécessaire par la mise en vigueur de l'article 87 de la loi n° 46-2914 du 23 décembre 1946 prescrivant le retrait des pièces de monnaie de 0,10 franc et de 0,20 franc (commission des moyens de communication et du tourisme);

La deuxième lecture de la proposition de loi tendant à modifier les conditions dans lesquelles sont institués les comités d'entreprises (commission du travail et de la sécurité sociale);

Le projet de loi tendant à autoriser le Président de la République à ratifier la convention générale entre la France et la république de Saint-Marin tendant à coordonner l'application aux ressortissants des deux pays de la législation française sur la sécurité sociale et de la législation sanmarinaise sur les assurances sociales et les prestations familiales conclue le 12 juillet 1949 (commission du travail et de la sécurité sociale);

Le projet de loi autorisant le Président de la République à ratifier les accords relatifs à la sécurité sociale intervenus le 12 novembre 1949 entre la France et le grand-duché de Luxembourg (commission du travail et de la sécurité sociale);

2° Suivant la distribution du rapport:

Les propositions: 1° de loi de M. Dutard et plusieurs de ses collègues tendant à modifier l'arrêté du 3 février 1949 et à abroger l'arrêté du 26 juillet 1949 en vue de permettre aux sages-femmes diplômées d'Etat de pratiquer des soins infirmiers; 2° de résolution de M. Lacazé et plusieurs de ses collègues tendant à inviter le Gouvernement à prendre d'urgence toutes mesures utiles en vue de permettre aux sages-femmes, diplômées d'Etat, de pratiquer des soins infirmiers (commission de la famille, de la population et de la santé publique);

La deuxième lecture du projet de loi relatif au financement de la construction de logements à Strasbourg (commission de la reconstruction et des dommages de guerre);

Le projet de loi autorisant la ratification de l'accord résultant des lettres échangées le 17 mai 1946 entre les représentants de la France et de l'Italie complétées par des lettres interprétatives en date des 28 octobre et 2 novembre 1948 assurant provisoirement aux ressortissants de chacun des deux pays sur le territoire de l'autre, le régime du traitement de la nation la plus favorisée en matière d'établissement (commission du travail et de la sécurité sociale);

3° Suivant la distribution de l'avis:

Le projet de loi portant relèvement des pensions de sapeurs-pompiers (commission de l'intérieur);

La proposition de loi de M. Touchard et plusieurs de ses collègues tendant à faire bénéficier les combattants de la guerre 1939-1945 et leurs ayants cause des dispositions de la loi du 4 août 1923 sur les caisses de retraites mutualistes (commission des pensions).

L'inscription est ordonnée.

— 6 —

DEMANDE EN AUTORISATION DE POURSUITES

M. le président. J'ai reçu une demande en autorisation de poursuites contre un membre de l'Assemblée.

La demande sera imprimée sous le n° 9820, distribuée et renvoyée à l'examen de la commission des immunités parlementaires.

— 7 —

RENVOI POUR AVIS

M. le président. La commission des finances demande à donner son avis sur la proposition de résolution (n° 9756) de M. Besset et plusieurs de ses collègues tendant à inviter le Gouvernement à verser un secours d'urgence de 50 millions aux 13.000 ouvriers de l'usine Michelin, à Clermont-Ferrand, qui a été renvoyée pour examen au fond à la commission du travail et de la sécurité sociale.

Conformément à l'article 27 du règlement, l'Assemblée voudra sans doute prononcer ce renvoi pour avis. (*Assentiment.*)

— 8 —

DEPOT DE PROJETS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le ministre de la défense nationale un projet de loi portant fixation d'un programme aérien.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 9819, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission de la défense nationale. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. le ministre des finances et des affaires économiques un projet de loi relatif au report de crédits de l'exercice 1948 aux exercices 1949 et 1950.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 9823, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des finances. (*Assentiment.*)

— 9 —

DEPOT DE PROPOSITIONS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. André Marty et plusieurs de ses collègues une proposition de loi tendant à assurer aux lockoutés de la S. N. E. C. M. A. une indemnité égale aux trois-quarts de leur salaire habituel.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 9821, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission du travail et de la sécurité sociale. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Frédéric-Dupont une proposition de loi relative à l'ouverture des débits de boissons.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 9822, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la famille, de la population et de la santé publique. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Jacques Duclos et plusieurs de ses collègues une proposition de loi tendant à la dissolution des groupes armés du rassemblement du peuple français.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 9828, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la justice et de législation. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de MM. Pierre Chevallier et Dezarnaulds une proposition de loi tendant à attribuer aux commerçants locataires sinistrés et évincés, les locaux reconstruits et vacants, de même nature et les plus proches de l'endroit où ils exerçaient, antérieurement au sinistre, leur profession.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 9829, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la justice et de législation. (*Assentiment.*)

— 10 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE LOI TRANSMISE PAR LE CONSEIL DE LA REPUBLIQUE

M. le président. J'ai reçu, transmise par M. le président du Conseil de la République, une proposition de loi formulée par M. Restat, portant réforme des finances locales et départementales.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 9824, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de l'intérieur. (*Assentiments.*)

— 11 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE RESOLUTION

M. le président. J'ai reçu de M. Gorard et plusieurs de ses collègues une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à reporter au 30 juin la date de payement du deuxième acompte provisionnel sur les impôts de 1950.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 9827, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des finances. (*Assentiment.*)

— 12 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Lacaze un rapport, fait au nom de la commission de la famille, de la population et de la santé publique, sur la proposition de loi de M. Bayet et plusieurs de ses collègues tendant à abroger les dispositions pré-

vues à l'article 2, paragraphe 4, de la loi du 3 avril 1942 en ce qui concerne le classement des stations uvales françaises (n° 8029).

Le rapport sera imprimé sous le n° 9825 et distribué.

J'ai reçu de M. Defos du Rau un rapport, fait au nom de la commission du suffrage universel, du règlement et des pétitions, sur la proposition de résolution de MM. Defos du Rau et Gallet, tendant à inviter le Gouvernement à procéder à la codification des textes législatifs et réglementaires actuellement en vigueur en matière électorale (n° 8578).

Le rapport sera imprimé sous le n° 9826 et distribué.

— 13 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Demain, mercredi 3 mai 1950, à neuf heures trente minutes, première séance publique:

Suite de la discussion du projet de loi et des lettres rectificatives au projet de loi relatif au développement des dépenses d'investissement (prêts et garanties pour l'exercice 1950) (n°s 8582, 8833, 9208, 9651, 9683, 9717. — M. Charles Barangé, rapporteur général).

A quinze heures, deuxième séance publique:

Discussion du projet de loi et des lettres rectificatives au projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1950 (n°s 8337, 8426, 9215, 9521, 9546, 9727. — M. Charles Barangé, rapporteur général).

Postes, télégraphes et téléphones. — M. Dagain, rapporteur.

Monnaies et médailles. — M. Paumier, rapporteur.

Ordre de la Libération. — M. J.-P. Palewski, rapporteur.

Légion d'honneur. — M. J.-P. Palewski, rapporteur.

Imprimerie nationale. — M. Lamps, rapporteur.

Commissariat général au plan. — M. Guy Petit, rapporteur.

A vingt et une heures, troisième séance publique:

Suite de la discussion des budgets inscrits à l'ordre du jour de la deuxième séance.

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt-trois heures quarante-cinq minutes.)

Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée nationale.
PAUL LAISSY.

Erratum

au compte rendu in extenso *de la 2e séance du 27 avril 1950.*

Page 3022, II, Dépôt de rapports, 3e alinéa, remplacer cet alinéa par:

« J'ai reçu de M. Cordonnier un deuxième rapport supplémentaire, fait au nom de la commission de la famille, de la population et de la santé publique sur les propositions de loi: 1° de M. Landry, sénateur, concernant les alcooliques socialement dangereux; 2° de Mme Poinso-Chapuis et plusieurs de ses collègues, relative au traitement et à la prophylaxie de l'alcoolisme chronique (n°s 1904-4788 rect.-8547-6878-8900). »

Erratum

au compte rendu in extenso *de la 1re séance du 28 avril 1950.*

PRESCRIPTION DE L'ACTION PUBLIQUE ET DES PEINES (L. n° 2364)

Page 3036, 1re colonne, 12e alinéa, à partir du bas 3e et 4e ligne, rétablir ainsi qu'il suit le titre du projet de loi:

« ...Projet de loi tendant à modifier la loi validée du 29 mars 1942, relative à la prescription de l'action publique et des peines. »

OPPOSITION A LA RATIFICATION

d'une désignation de candidature pour la commission chargée d'enquêter sur les faits relatés par M. le président du conseil dans sa déclaration du 17 janvier 1950.

(Application de l'article 16, sixième alinéa, du règlement.)

Paris, le 28 avril 1950.

Monsieur le président,

J'ai l'honneur de vous informer de mon intention de faire opposition à la désignation de M. Fréderic-Dupont comme membre de la commission chargée d'enquêter sur les faits relatés par le président du conseil dans sa déclaration du 17 janvier 1950, en remplacement de M. Castellani.

Conformément à l'article 16 du règlement, je vous remets, ci-joint, cinquante signatures.

Veuillez agréer, monsieur le président, l'expression de ma considération distinguée.

Signé: GABRIEL CITERNE,
député des Deux-Sèvres.

MM. Citerne, Thamier, Garaudy, Dutard, Morand; Mme Nedelec, MM. Prot, Ruffe, Vedrines, Mlle Archimède, MM. Garcia, Dufour, Mlle Rumeau, MM. Girard, Lenormand, Mme Le Jeune, MM. Midol, Calas, Paumier, Lamps, Chausson, Marc Dupuy, Péron, Giovoni, Cogniot, Toujas, Maton, Mudry, Alphonse Denis, Mme Darras, MM. Mòquet, André Mercier (Oise), Mme Reyraud, MM. Billat, Gouge, Michel, Juge, Pirot, Peyrat, Boutavant, Tourtaud, Mme Roca, MM. Albert Rigal, Barel, Mora, Savard, Lareppe, Julian, Llante, Lucien Lambert, Mouton, Guillon et Renard.

AVIS MOTIVE DE L'OPPOSITION

formulée par M. le président du conseil à la discussion d'urgence demandée par M. Thamier pour sa proposition de loi tendant à modifier l'article 31 de la loi du 31 janvier 1950 en vue d'interdire toute réduction de crédit sur le budget de l'éducation nationale (n° 9767 rect. 9815).

Paris, le 2 mai 1950.

Monsieur le président,

Vous avez bien voulu me communiquer la demande de discussion d'urgence déposée au début de la séance du 26 avril 1950 par M. Thamier pour sa proposition de loi tendant à modifier l'article 31 de la loi de finances du 31 janvier 1950 en vue d'interdire toute réduction de crédit sur le budget de l'éducation nationale.

J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'il est nécessaire de ne pas entraver l'action de la commission nationale des économies et du Gouvernement en limitant les services soumis à leur examen. D'autre part, conformément à l'article 31 de la loi de finances pour l'exercice 1950, les réformes qui seront décidées par le Gouvernement feront l'objet en tant que de besoin de projets de loi qui seront soumis à l'examen des assemblées parlementaires.

Dans ces conditions, le Gouvernement ne peut qu'émettre un avis défavorable à l'égard de la demande de discussion d'urgence déposée par M. Thamier.

Je vous prie de croire, monsieur le président, à l'assurance de ma très haute considération.

Signé: G. BIDAULT.

AVIS MOTIVE DE L'OPPOSITION

formulée par M. le président du conseil à la discussion d'urgence demandée par M. Besset pour sa proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à verser un secours d'urgence de 50 millions aux 13.500 ouvriers de l'usine Michelin à Clermont-Ferrand (n°s 9766, 9791).

Vous avez bien voulu me communiquer la demande de discussion d'urgence déposée au début de la séance du 26 avril 1950 par M. Besset pour sa proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à verser d'urgence 50 millions aux 13.500 ouvriers de l'usine Michelin à Clermont-Ferrand.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que compte tenu des dispositions de l'article 1er de la loi de finances pour l'exercice 1950 le Gouvernement ne peut qu'émettre un avis défavorable à l'égard de cette demande de discussion d'urgence.

Je vous prie d'agréer, monsieur le président, l'assurance de ma très haute considération.

Signé: G. BIDAULT.

AVIS MOTIVE DE L'OPPOSITION

formulée par la commission de la justice et de législation à la discussion d'urgence demandée par M. Charles Schauffler pour sa proposition de loi tendant à l'aggravation des peines infligées en vertu de l'article 312 du code pénal aux auteurs de coups et blessures sur des enfants (n° 9709).

Paris, le 27 avril 1950,

Monsieur le président,

J'ai l'honneur de vous informer que la commission de la justice et de législation, au cours de sa séance du 27 avril 1950, n'a pas valablement adopté la demande de discussion d'urgence, présentée par M. Schauffler pour sa proposition de loi (n° 9709) « tendant à l'aggravation des peines infligées en vertu de l'article 312 du code pénal aux auteurs de coups et blessures sur des enfants ». 4 commissaires seulement ayant voté pour l'urgence, 3 ayant voté contre l'urgence et 2 s'étant abstenus.

Veuillez agréer, monsieur le président, l'expression de ma haute considération.

Le président de la commission de la justice et de législation.

Convocation de la conférence des présidents.

La conférence des présidents, prévue par l'article 39 du règlement, se réunira mercredi 3 mai 1950, à dix heures, dans le cabinet de M. le président.

Organisation du débat sur le rapport de M. Delahoutre au nom de la commission chargée d'enquêter sur les faits relatés par le président du conseil dans sa déclaration du 17 janvier 1950.

Propositions de la conférence prescrite par l'article 34 du règlement de l'Assemblée nationale.

(Réunion du mardi 2 mai 1950.)

Conformément à l'article 34 du règlement, le président de l'Assemblée nationale a convoqué, pour le mardi 2 mai 1950, MM. les présidents des commissions et MM. les présidents des groupes.

Cette conférence a décidé que, pour le règlement de l'ordre du jour, les propositions suivantes seront soumises à l'approbation de l'Assemblée:

I. — Consacrer ce soir, à la suite du débat sur les interpellations en cours, la discussion des fascicules budgétaires dans l'ordre suivant: monnaies et médailles; ordre de la Libération; Légion d'honneur; Imprimerie nationale; commissariat général au plan (rapport n° 8426).

II. — Réserver la séance de demain mercredi matin à la fin de la discussion du projet de loi relatif au développement des dépenses d'investissements (prêts et garanties pour l'exercice 1950) (N°s 8582-8833-9208).

III. — Poursuivre mercredi — après-midi et soir — la discussion budgétaire par l'examen du budget des postes, télégraphes et téléphones, étant entendu que disposeront pour ce débat: Gouvernement, 1 heure; commissions, 1 heure; groupes, 4 heures, suivant une répartition qui sera affichée et distribuée.

IV. — Consacrer les séances de jeudi — matin et après-midi — à la discussion des conclusions du rapport de M. Delahoutre, adopté le 31 mars dernier, par la commission chargée d'enquêter sur les faits relatés par M. le président du conseil dans sa déclaration du 17 janvier 1950.

La conférence des présidents propose que ce débat soit organisé au cours d'une réunion qu'elle tiendrait, avec les orateurs inscrits, conformément à l'article 39 du règlement, demain mercredi, à dix heures trente.

V. — Réserver les séances de jeudi soir, vendredi — matin, après-midi et soir — et mardi 9 mai — soir — à la discussion du projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses militaires de fonctionnement et d'investissement pour 1950 (rapports n°s 9360-9361-9362-9363-9364-9365-9368-9369), étant précisé qu'une sixième séance serait ultérieurement consacrée à ce débat, prévu pour une durée globale de dix-huit heures, à savoir: Gouvernement, 2 heures; commissions, 2 heures; groupes, 14 heures, selon une répartition qui sera affichée et distribuée.

VI. — Procéder, vendredi, au début de l'après-midi, et dans les salles voisines de la salle des séances, au scrutin pour l'élection d'un membre de la commission chargée d'enquêter sur les faits relatés par M. le président du conseil dans sa déclaration du 17 janvier 1950.

VII. — Consacrer la séance du mardi matin, 9 mai, aux différentes discussions d'urgence successivement inscrites à l'ordre du jour.

VIII. — Fixer comme suit l'ordre du jour de la séance du mardi 9 mai, après-midi:

Fixation de la date de discussion des interpellations de MM. Legendre et Garaudy, sur la révocation de M. Joliot-Curie;

Discussion: I. Du projet de loi instituant une aide financière au profit des personnes définies à l'article 40 de la loi du 1er septembre 1948 en vue de leur permettre de couvrir leurs dépenses de déménagement et de réinstallation; II. De la proposition de loi de M. Marrane, sénateur, et plusieurs de ses collègues, tendant à atténuer la crise du logement par une meilleure répartition en accordant des indemnités aux locataires désirant se retirer à la campagne ou acceptant un logement plus petit que celui qu'ils occupent actuellement. (N°s 6863-7018-8836-9066);

Discussion de la proposition de résolution de M. P.-O. Lapie tendant à inviter le Gouvernement à associer la nation française aux manifestations et aux cérémonies commémorant le dixième anniversaire de la campagne de Norvège et de la victoire de Narvik. (N°s 8844-9394);

Discussion du projet de loi tendant à autoriser le Président de la République à ratifier la convention franco-suisse du 4 juillet 1949 relative à la construction et à l'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse à Blotzheim. (N°s 9444-9628);

Suite de la discussion des propositions de loi et de résolution tendant à réprimer la vente spéculative des immeubles à usage d'habitation. (N°s 5619, 5762, 6060, 6467, 6550, 7246, 8297, 8310, 8391, 5765, 6084, 8658);

En outre, la conférence des présidents a décidé d'inscrire, sous réserve qu'il n'y ait pas débat, conformément à l'article 36 du règlement, en tête de l'ordre du jour du troisième jour de séance:

1° Suivant la séance d'aujourd'hui mardi 2 mai 1950:

La proposition de loi de M. Charpentier et plusieurs de ses collègues tendant à compléter la loi du 8 juin 1949 sur l'élection des conseils d'administration de la mutualité agricole. (N°s 9310, 9813);

Le projet de loi modifiant l'ordonnance du 14 septembre 1945 relative à l'exercice et à l'organisation des professions de médecin, chirurgien dentiste et de sage-femme. (N°s 7546, 8354, 9296);

Le projet de loi relatif à la perception d'une indemnité à titre de sanction des infractions à la police des chemins de fer des transports publics de voyageurs par route et des gares routières. (N°s 2901, 9660);

La deuxième lecture du projet de loi relatif au nouveau mode de perception des surtaxes locales temporaires perçues sur le trafic marchandises des chemins de fer, rendu nécessaire par la mise en vigueur de l'article 87 de la loi n° 46-2914 du 23 décembre 1946 prescrivant le retrait des pièces de monnaie de 0,10 F et de 0,20 F. (N°s 9642, 9782);

La deuxième lecture de la proposition de loi tendant à modifier les conditions dans lesquelles sont institués les comités d'entreprise. (N°s 9425, 9586);

Le projet de loi tendant à autoriser le Président de la République à ratifier la convention générale entre la France et la République de Saint-Marin tendant à coordonner l'application aux ressortissants des deux pays de la législation française sur la sécurité sociale et de la législation sanmarinaise sur les assurances sociales et les prestations familiales conclue le 12 juillet 1949. (N°s 8885, 9787);

Le projet de loi autorisant le Président de la République à ratifier les accords relatifs à la sécurité sociale intervenus le 12 novembre 1949 entre la France et le grand-duché de Luxembourg. (N°s 9551, 9789);

2° Suivant la distribution du rapport:

I. — La proposition de loi de M. Dutard et plusieurs de ses collègues tendant à modifier l'arrêté du 3 février 1949 et à abroger l'arrêté du 26 juillet 1949 en vue de permettre aux sages-femmes diplômées d'Etat de pratiquer des soins infirmiers; II. la proposition de résolution de M. Lacaze et plusieurs de ses collègues tendant à inviter le Gouvernement à prendre d'urgence toutes mesures utiles en vue de permettre aux sages-femmes, diplômées d'Etat, de pratiquer des soins infirmiers. (N°s 9167, 9029);

La deuxième lecture du projet de loi relatif au financement de la construction de logements à Strasbourg. (N°s 9237, 9493);

Le projet de loi autorisant la ratification de l'accord résultant des lettres échangées le 17 mai 1946 entre les représentants de la France et de l'Italie, complétées par des lettres interprétatives en date des 28 octobre et 2 novembre 1948, assurant provisoirement aux ressortissants de chacun des deux pays sur le territoire de l'autre, le régime du traitement de la nation la plus favorisée en matière d'établissement. (Nos 6833);

3° Suivant la distribution de l'avis:

Le projet de loi portant relèvement des pensions de sapeurs-pompiers. (Nos 8882, 9302);

La proposition de loi de M. Touchard et plusieurs de ses collègues tendant à faire bénéficier les combattants de la guerre 1939-1945 et leurs ayants cause des dispositions de la loi du 4 août 1923 sur les caisses de retraites mutualistes. (Nos 4190, 4446).

ANNEXE

au procès-verbal de la conférence des présidents.

NOMINATION DE RAPPORTEURS

FAMILLE, POPULATION ET SANTÉ PUBLIQUE

M. Bouxom a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 9747) relatif à la fête des mères.

FINANCES

M. Burlot a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 9678) de M. Saller, sénateur, et plusieurs de ses collègues, tendant à déterminer le mode de fixation de la parité du franc C. F. A. (franc des colonies françaises d'Afrique).

M. Marcel David a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 9690) de M. Barel et plusieurs de ses collègues tendant à accorder dix millions de francs à la rencontre internationale de la jeunesse organisée à Nice et sur la Côte d'Azur du 13 au 20 août 1950.

M. Burlot a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 9715) de M. Duveau et plusieurs de ses collègues tendant à déterminer le mode de fixation de la parité du franc C. F. A. (franc des colonies françaises d'Afrique).

M. Gilles Gozard a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 9723) tendant à autoriser le Président de la République à ratifier l'accord de payements et de compensations entre les pays européens pour 1949-1950 et la convention de prêt entre le royaume de Belgique et la République française signés à Paris, le 7 septembre 1949.

M. Charles Barangé a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 9733) collectif d'ordonnancement portant ouverture et annulation de crédits sur l'exercice 1949.

M. Lamps a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 9755) portant réforme du régime des retraites du personnel de l'Imprimerie nationale.

M. Gilles Gozard a été nommé rapporteur pour avis de la proposition de loi (n° 8606) de M. Cordonnier et plusieurs de ses collègues tendant à compléter la loi n° 47-1682 du 3 septembre 1947 régularisant la situation des entreprises placées sous réquisition, renvoyée pour le fond à la commission des affaires économiques.

M. Truffaut a été nommé rapporteur pour avis du projet de loi (n° 9754) relatif aux indemnités de fonctions des membres du conseil municipal de Paris et du conseil général de la Seine, renvoyé pour le fond à la commission de l'intérieur.

INTÉRIEUR

M. Dreyfus-Schmidt a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 9719) tendant à modifier le décret du 13 juin 1939 portant organisation du contrôle des dépenses engagées et du contrôle de l'exécution des budgets pour la ville de Paris, le département de la Seine et leurs administrations annexes.

M. Schaff a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 9754) relatif aux indemnités de fonctions des membres du conseil municipal de Paris et du conseil général de la Seine.

JUSTICE ET LÉGISLATION

M. Crimaud est nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 8756) de M. Minjoz et plusieurs de ses collègues portant reconduction de l'article 10 de la loi n° 49-507 du 14 avril 1949 et modification de l'article 79 de la loi n° 48-1360 du 1er septembre 1948 sur les loyers, en remplacement de M. Minjoz.

SUFFRAGE UNIVERSEL, RÈGLEMENT ET PÉTITIONS

Mme Peyroles a été nommée rapporteur de la proposition de résolution (n° 9528) de M. Delachenal tendant à modifier le règlement de l'Assemblée nationale.

Mme Peyroles a été nommée rapporteur de la proposition de résolution (n° 9534) de M. Delachenal tendant à la revision de certaines dispositions de la Constitution.

M. Girard a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 9650) de MM. Mostafaï et Madi, sénateurs, tendant à assurer le contrôle en France, en Algérie et dans les territoires d'outre-mer des opérations électorales pour l'élection des députés, des conseillers généraux, des membres des assemblées locales, de ceux de l'assemblée algérienne et des membres des djemâas de douars des communes mixtes en Algérie.

TRAVAIL ET SÉCURITÉ SOCIALE

M. Bouxom a été chargé de soutenir les conclusions du rapport (n° 2366) sur la proposition de loi (n° 1116) de M. Raymond Guyot (Seine) et plusieurs de ses collègues tendant à déterminer la situation professionnelle et sociale des conducteurs de taxi propriétaires de leur véhicule, en remplacement de M. Bacon.

M. Viatte a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 9604) de MM. Carcassonne, Soldani et Chochoy, sénateurs, tendant à proroger d'une nouvelle période de douze mois le délai prévu à l'article 6 de la loi n° 48-1307 du 23 août 1948 tendant à adapter les législations de sécurité sociale à la situation des cadres.

M. Degoutte a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 9606) de M. Joseph Dumas et plusieurs de ses collègues tendant à favoriser l'intégration des travailleurs dans l'entreprise.

M. Coffin a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 9613) de M. Barrot et plusieurs de ses collègues tendant à modifier les articles 10 et 25 de l'ordonnance n° 45-2454 du 19 octobre 1945 fixant le régime des assurances sociales applicable aux assurés des professions non agricoles et à permettre dans certains cas l'avance par les caisses de la part garantie à l'assuré social.

M. Duquesne a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 9646) tendant à autoriser le Président de la République à ratifier la convention entre la France et la Suisse sur l'assurance-vieillesse et survivants.

M. Delachenal a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 9687) de M. Jacques Bardoux sur les cotisations des petits employeurs, maîtres artisans et travailleurs indépendants aux allocations familiales.

M. Bouxom a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 9722) instituant, pour le mois de janvier 1950, une majoration familiale de la prime exceptionnelle sur les salaires.

Nomination de membres de commissions.

Dans sa première séance du 2 mai 1950, l'Assemblée nationale a nommé:

1° M. Vendroux membre de la commission du suffrage universel, du règlement et des pétitions, en remplacement de M. Castellani;

2° M. Tony Révillon membre de la commission chargée d'enquêter sur les événements survenus en France de 1933 à 1945, en remplacement de M. Faure (Edgar).

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE
LE 2 MAI 1950

(Application des articles 94 à 97 du règlement.)

« Art. 94. — . . . . . .

« *Les questions doivent être très sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés.* »

. . . . . .

« Art. 97. — *Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu* in extenso; *dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.* »

PRESIDENCE DU CONSEIL

14468 — 2 mai 1950. — **M. Henri Lespès** demande à **M. le président du conseil** si, en exécution des dispositions de l'article 4 B de la loi n° 47-1680 du 3 septembre 1947 (modifiée par la loi n° 46-12227 du 22 juillet 1948), ainsi que des dispositions de l'article 2 du décret n° 48-1700, du 4 novembre 1948 (*Journal officiel* du 5 novembre 1948), une « décision concertée » du président du conseil des ministres et du ministre des finances a fixé la date à laquelle les administrations devront faire parvenir à la présidence du conseil « l'état définitif des mesures de dégagement des cadres intéressant leurs services » en vue de la détermination de la proportion des fonctionnaires titulaires licenciés au titre des paragraphes A et C, *a*, *b* et *c*, de l'article 4 de la loi précitée, ainsi que l'éventuelle application des dispositions du paragraphe C, *d*, dudit article et, dans l'affirmative: 1° la date de cette décision ainsi que la forme dans laquelle elle a été prise et publiée; 2° le délai imparti aux administrations pour faire parvenir leur réponse; 3° dans le cas où le délai serait écoulé, le nombre des titulaires et celui des non titulaires ressortant des états relatifs de chaque administration ainsi que le pourcentage des titulaires licenciés à la suite des suppressions d'emploi, par rapport au total des fonctionnaires et agents dégagés des cadres dans chaque administration considérée; 4° pour l'ensemble des administrations publiques, les mêmes renseignements que ceux demandés pour chaque administration au paragraphe ci-dessus; 5° les mesures que la présidence du conseil compte prendre en conséquence de ces divers éléments statistiques, pour appliquer: les dispositions du deuxième alinéa de l'article 2 du décret du 4 novembre 1948, précité, au cas où la proportion des titulaires licenciés au titre des premières tranches serait supérieur au maximum de 15 p. 100 du total des fonctionnaires et agents dégagés des cadres; les dispositions de l'article 4 B et C, *d*, de la loi du 3 septembre 1947, modifiée, ainsi que celles des articles 4 *sexies* (2e et 5e alinéas) et 4 *septies* (1e alinéa) du décret du 4 novembre 1948, précité, au cas où, la proportion des titulaires compris dans les premières tranches et licenciés n'atteignant pas 15 p. 100 du total des fonctionnaires dégagés des cadres, le nombre des emplois non vacants supprimés excéderait celui des fonctionnaires et agents licenciés en vertu des paragraphes A et C, *a*, *b* et *c*, dudit article 4.

AGRICULTURE

14469. — 2 mai 1950. — **M. Pierre Henault** expose à **M. le ministre de l'agriculture** que de nombreuses petites gens augmentent leurs maigres ressources en venant apporter au marché, des fleurs, coupées ou non, ou des légumes et, de ce fait, permettent à d'autres personnes modestes d'acheter à bon compte, ce qui permet d'établir, à des conditions librement débattues, des transactions avantageuses, intéressant un très grand nombre de personnes et constituant un frein à la hausse des prix. Il lui demande: 1° si une personne, qui cultive des fleurs ou des légumes dans sa propriété, en vue de la vente sur des marchés publics hebdomadaires, a l'obligation absolue d'être en possession de la carte professionnelle; 2° s'il est possible de différencier ces petits producteurs de ceux qui exercent la profession d'horticulteur ou de maraîcher; 3° quel organisme est compétent pour trancher la question.

14470. — 2 mai 1950. — **M. Jean Minjoz** demande à **M. le ministre de l'agriculture:** 1° quel a été le montant des subventions accordées en 1949 dans le département du Doubs par le fonds forestier national; 2° quels en ont été les bénéficiaires (collectivités et particuliers).

DEFENSE NATIONALE

14471. — 2 mai 1950. — **M. Paul Antier** expose à **M. le ministre de la défense nationale** le cas d'un appelé de la clases 1950 appartenant à une famille de 11 enfants vivants; aucun de ses frères aînés n'a bénéficié de la dispense accordée aux fils de familles nombreuses; cependant, l'un d'eux, appartenant à la classe 1946, d'abord réformé temporaire, vient d'être classé « bon service auxiliaire » et affecté ainsi au premier contingent de la classe 1950 (article 2 du décret du 21 mars 1950); en vertu de l'article 3, *a*), dudit décret, il se trouve dispensé d'office. Il n'y a donc pas lieu, pour lui, de demander le bénéfice d'une dispense au titre de fils aîné d'une famille de 7 enfants vivants. Il lui demande si l'appelé de la classe 1950 dont il est question n'est pas fondé à demander d'être dispensé de service comme fils puîné d'une famille de plus de 7 enfants vivants, attendu qu'aucun de ses frères aînés n'a bénéficié de cet avantage.

14472. — 2 mai 1950. — **M. Maurice Bourgès-Maunoury** expose à **M. le ministre de la défense nationale** qu'un certain nombre de colonels dégagés volontairement des cadres en vertu de l'ordonnance de 1945, ont reçu en 1946, du ministre des armées, une lettre les avertissant de leur inscription (numéro d'ordre donné) à la liste d'aptitude pour le grade de général de brigade (C. R.) et l'assurance écrite qu'ils seraient nommés au fur et à mesure des vacances. Depuis la coutume s'est établie, au lieu d'épuiser cette liste, de nommer au lieu et place des officiers en cause, soit des dégagés à des dates ultérieures (promus d'ailleurs à des dates postérieures à celles du 1er juillet 1946, date retenue pour les nominations visées par la présente question); soit des colonels ayant refusé de dégager (donc de bénéficier d'une promotion s'ils étaient inscrits à la liste d'aptitude) et mis ultérieurement à la retraite. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour épuiser le reliquat de la liste d'aptitude visée ci-dessus et tenir les engagements de son ministère.

14473. — 2 mai 1950. — **M. Joseph Dixmier** demande à **M. le ministre de la défense nationale** si des mesures sont envisagées afin de faire remise aux employeurs de prisonniers de guerre allemands, des indemnités compensatrices prévues aux conditions générales d'utilisation desdits prisonniers.

EDUCATION NATIONALE

14474. — 2 mai 1950. — **M. Edouard Ramonet** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** qu'aux termes d'une lettre adressée le 24 février 1947 aux recteurs par la direction de l'hygiène scolaire universitaire, il a été précisé que le fait de transférer au secteur conventionné les médecins d'hygiène scolaire appartenant antérieurement à cette mesure au personnel départemental constituait « une mesure temporaire qui ne doit pas permettre de préjuger du statut ultérieur de ces médecins; en particulier la situation des médecins qui étaient auparavant fonctionnaires départementaux fera l'objet d'instructions spéciales ». Il demande à quel moment le statut auquel il est fait allusion pourra être rendu public et si, le cas échéant, des instructions spéciales seront adressées aux préfets en vue de réparer les injustices dont les intéressés auront été éventuellement les victimes.

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

14475. — 2 mai 1950. — **M. Jean Crouzier** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques,** en se référant à la décision n° 3106, en date du 18 juin 1949, de l'administration des contributions indirectes, si un redevable peut se voir valablement réclamer la taxe de transaction au taux majoré ainsi que la taxe locale, sur des ventes faites par des commissionnaires, précision étant donnée que ces commissionnaires ne perçoivent aucune rémunération fixe, mais reçoivent uniquement une commission sur le chiffre d'affaires, sont inscrits au registre du commerce, et assujettis à la patente, acquittent la taxe proportionnelle pour leurs bénéfices commerciaux, gardent leur pleine indépendance à l'égard de la maisons qui les commissionne, peuvent acheter, et achètent effectivement en dehors de cette maison, et ne font usage d'aucun panneau, affiche ou réclame au nom de la société qui leur a passé commission.

14476. — 2 mai 1950. — **M. Jean Crouzier** rappelle à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'il a, dans plusieurs réponses faites à des questions écrites (réponses à M. Monteux, député, *Journal officiel* du 1er janvier 1949; à M. Edgar Faure, député, *Journal officiel* du 30 mars 1949; à M. Juglas, député, *Journal officiel* du 5 février 1949), admis que la transformation d'une société de fait en société en nom collectif ou en société à responsabilité limitée ne constitue pas une cession d'entreprise, ce qui implique qu'une telle transformation n'entraîne pas l'imposition des plus-values contenues dans les divers éléments d'actif de la société de fait. Il lui demande si la solution générale rappelée ci-dessus s'applique également, dans le cas où la société de fait existant entre un père et son fils, ces derniers la transforment en une société à responsabilité limitée dans les conditions prévues par l'article 7 *ter* du code des impôts directs.

14477. — 2 mai 1950. — **M. Joseph Dixmier** rappelle à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que le décret-loi du 17 juin 1938 a réglementé la procédure de saisie immobilière; qu'aux termes de l'art. 714 du code de procédure civile, les frais ordinaires de poursuites sont toujours payés, par privilège, en sus du prix. Il demande: 1° si, pour le calcul des droits d'enregistrement, en cas de vente non suivie de surenchère, l'administration est fondée à réclamer les droits sur le prix et sur les frais; 2° si, en cas de surenchère, elle est fondée à réclamer les droits sur les frais de première poursuite de vente, et aussi sur les frais de première adjudication et de surenchère; 3° si, dans l'une et l'autre hypothèse, les taxes départementales et communales sont à calculer aussi sur le prix de vente augmenté des charges.

14078. — 2 mai 1950. — **Le colonel Félix** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** si une personne soumise au prélèvement exceptionnel, dont la demande de remise faite dans les délais légaux n'a reçu une réponse négative de la commission paritaire que le 6 mars 1950, ne peut souscrire à l'emprunt institué par la loi n° 48-31 du 7 janvier 1948, du fait qu'elle a attendu que la décision lui soit notifiée avant de payer les sommes qui lui étaient réclamées et si, d'autre part, il est normal qu'on lui demande un supplément de 10 p. 100 pour retard de payement, alors que la commission paritaire n'a pas donné sa réponse en temps voulu.

14479. — 2 mai 1950. — **M. Pierre Hénault** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'en vertu du décret du 28 septembre 1949, les capitaux décès provenant du système de sécurité sociale des fonctionnaires ne payent plus aucun droit de succession, alors que ceux de toutes les autres catégories d'assurés (assurés libres comme assurés sociaux) payent des droits de succession à plein tarif (réserve faite de la franchise générale de 5.000 francs et, pour les assurés sociaux, d'une franchise spéciale de 50.000 francs). Il lui demande dans quelle mesure il pourrait être remédié à cet état de choses qui crée un privilège fiscal en faveur des fonctionnaires.

FONCTION PUBLIQUE ET REFORME ADMINISTRATIVE

14480. — 2 mai 1950. — **M. Joseph Delachenal** demande à **M. le ministre d'Etat chargé de la fonction publique et de la réforme administrative** si un fonctionnaire, qui n'a pas pu parvenir à se loger dans la commune où il a été nommé et qui a dû se loger dans une commune voisine, où existe un abattement plus important de zone de salaires, ne doit pas percevoir les allocations familiales d'après le taux afférent à la commune où il exerce ses fonctions. Il en est d'ailleurs ainsi en ce qui concerne l'indemnité de résidence. Il ne paraît pas logique de réduire les allocations familiales de ce fonctionnaire du fait qu'il n'a pas pu se loger dans la commune où il exerce ses fonctions, ce qui entraîne déjà pour lui de sérieux inconvénients.

FRANCE D'OUTRE-MER

14481. — 2 mai 1950. — **M. Horma ould Babana** demande à **M. le ministre de la France d'outre-mer** si, en vertu des articles 8 et 24 et, notamment, du paragraphe 4 de l'article 8 du décret du 6 août 1921 portant organisation générale du personnel des trésoreries coloniales, les trésoriers intérimaires pourraient être nommés parmi les payeurs, lorsqu'il y a sur place des fondés de pouvoir en exercice.

JUSTICE

14482. — 2 mai 1950. — **M. Louis Christiaens** demande à **M. le ministre de la justice** « si un sinistré non propriétaire de l'immeuble détruit, qui achète postérieurement au sinistré un immeuble pour l'habiter lui-même, peut exercer le droit de reprise dans les conditions de l'article 20, alinéa 3, de la loi du 1er septembre 1948 ».

RECONSTRUCTION ET URBANISME

14483. — 2 mai 1950. — **M. Joseph Dixmier** demande à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme** si un locataire, ayant pris à bail, en 1947, un appartement pour une durée de six années, peut s'engager valablement, dès maintenant, à ne pas exciper, à la fin du contrat, des dispositions de la loi du 1er septembre 1948, relatives au maintien dans les lieux, alors qu'il est soutenu par certains que ledit droit au maintien dans les lieux ne prend naissance qu'à l'expiration de la convention.

TRAVAIL ET SECURITE SOCIALE

14484. — 2 mai 1950. — **M. Joseph Denais** demande à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** s'il ne serait pas opportun de préciser, par des instructions détaillées, quelles « études » justifient le report à 25 ans de la perception des allocations familiales et, notamment, de déterminer la nature des disciplines scolaires agréées.

TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

14485. — 2 mai 1950. — **M. Joseph Dixmier** demande à **M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,** si une société concessionnaire de distribution d'énergie électrique peut, sans l'autorisation du propriétaire, pénétrer dans un verger et y implanter un transformateur et, dans la négative, à qui ce propriétaire doit s'adresser pour obtenir la démolition de l'ouvrage, la remise des lieux en état et une indemnité pour dommage causé à la propriété.

Erratum

au compte rendu in extenso *de la 3e séance du 26 avril 1950.*

RÉPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ÉCRITES

Page 2974, 1re colonne,

Au lieu de: « 13785. — M. Jacques Vendrony expose à... »,

Lire: « 13785. — M. Jacques Vendoux expose à... ».

ANNEXES AU PROCES-VERBAL

DE LA

3e séance du mardi 2 mai 1950.

SCRUTIN (N° 2416)

Sur l'ordre du jour de M. Marty déposé en conclusion des interpellations relatives à la S. N. E. C. M. A.

Nombre des votants	561
Majorité absolue	281
Pour l'adoption	179
Contre	382

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.
Airoldi.
Alliot.
Mlle Archimède.
Arthaud.
Astier de LaVigerie(d')
Auguet.
Ballanger (Robert), Seine-et-Oise.
Barel.
Barthélémy.
Bartolini.
Mme Bastide (Denise), Loire.
Benoist (Charles).
Berger.
Besset.
Billat.
Billoux.
Biscarlet.
Bissol.
Blanchet.
Boccagny.
Bonte (Florimond).
Bourbon.
Mme Boutard.
Boutavant.
Brault.
Mme Madeleine Braun.
Brillouet.
Cachin (Marcel).
Calas.
Camphin.
Cance.
Cartier (Marius), Haute-Marne.
Casanova.
Castera.
Cermolacce.
Césaire.
Chambeiron.
Chambrun (de).
Mme Charbonnel.
Chausson.
Cherrier.
Mme Chevrin.
Citerne.
Mme Claeys.
Cogniot.
Costes (Alfred), Seine.
Pierre Cot.
Coulibaly Ouezzin.
Cristofol.
Croizat.
Mme Darras.
Dassonville.
Denis (Alphonse), Haute-Vienne.
Djemad.
Mme Douteau.
Dreyfus-Schmidt.
Duclos (Jacques), Seine.
Duclos (Jean), Seine-et-Oise.
Dufour.
Dumet (Jean-Louis).
Marc Dupuy, Gironde.
Dutard.
Mme Duvernois.
Fajon (Etienne).
Fayet.
Félix-Tchicaya.
Fievez.
Mme François.
Mme Galicier.
Garaudy.
Garcia.
Gautier.
Genest.
Ginestet.
Mme Ginollin.
Giovoni.
Girard.
Girardot.
Gosnat.
Goudoux.
Gouge.
Greffier.
Grenier (Fernand).
Gresa (Jacques).
Gros.
Mme Guérin (Lucie), Seine-Inférieure.
Mme Guérin (Rose), Seine.
Guiguen.
Guillon (Jean), Indre-et-Loire.
Guyot (Raymond), Seine.
Hamani Diori.
Hamon (Marcel).
Mme Hertzog-Cachin.
Houphouet-Boigny.
Hugonnier.
Joinville (Alfred Malleret).
Juge.
Julian (Gaston), Hautes-Alpes.
Kriegel-Valrimont.
Lambert (Lucien), Bouches-du-Rhône.
Mme Lambert (Marie), Finistère.
Lamps.
Lareppe.
Lavergne.
Lecœur.
Mme Le Jeune (Hélène) Côtes-du-Nord.
Lenormand.
Lepervanche (de).
L'Huillier (Waldeck).
Lisette.
Llante.
Maillocheau.
Mamadou Konate.
Manceau.
Marty (André).
Masson (Albert), Loire.
Maton.
André Mercier, Oise.
Meunier (Pierre), Côte-d'Or.
Michaut (Victor), Seine-Inférieure.
Michel.
Midol.
Montagnier.
Môquet.
Mora.
Morand.
Moulon.
Maury.
Mme Nautré.
Mme Nedelec.
Noël (Marcel), Aube.
Patinaud.
Paul (Gabriel), Finistère.
Paumier.
Perdon (Hilaire).
Mme Péri.
Péron (Yves).
Petit (Albert), Seine.
Peyrat.
Pierrard.
Pirot.
Pournadère.
Pourtalet.
Pouyet.
Pronteau.
Prot.
Mme Rabaté.
Ramette.
Renard.
Mme Reyraud.
Rigal (Albert), Loiret.
Rivet.
Mme Roca.
Rochet (Waldeck).
Rosenblatt.
Roucaute (Gabriel), Gard.
Roucaute (Roger), Ardèche.
Ruffe.
Mlle Rumeau.
Savard.
Mme Schell.
Servin.
Signor.
Mme Sportisse.
Thamier.
Thorez (Maurice).
Thuillier.
Tillon (Charles).
Touchard.
Toujas.
Tourne.
Tourtaud.
Tricart.
Mme Vaillant-Couturier.
Vedrines.
Vergès.
Mme Vermeersch.
Pierre Villon.
Zunino.

Ont voté contre :

MM.
Abelin.
Allonneau.
Amiot (Octave).
André (Pierre).
Antier.
Anxionnaz.
Archidice.
Arnal.
Asseray.
Auban.
Aubry.
Audegui.
Augarde.
Aujoulat.

Aumeran.
Babet (Raphaël).
Bachelet.
Bacon.
Badie.
Badiou.
Barangé (Charles), Maine-et-Loire.
Barbier.
Bardoux (Jacques).
Barrachin.
Barrot.
Bas.
Paul Bastid.
Baudry d'Asson (de).
Baurens.
Bayiet.
Beauquier.
Bèche.
Becquet.
Bégouin.
Ben Aly Chérif.
Benchennouf.
Benlafeb.
Ben Tounes.
Béranger (André).
Bergasse.
Bergeret.
Bessac.
Beugniez.
Bianchini.
Bichet.
Bidault (Georges).
Billères.
Binot.
Biondi.
Blocquaux.
Bocquet.
Boganda.
Edouard Bonnefous.
Bonnet.
Borra.
Mlle Bosquier.
Bouhey (Jean).
Boulet (Paul).
Bour.
Bouret (Henri).
Bourgès-Maunoury.
Xavier Bouvier, Ille-et-Vilaine.
Bouvier O'Cottereau, Mayenne.
Brusset (Max).
Bruyneel.
Burlot.
Buron.
Cadi (Abdelkader).
Caillavet.
Capdeville.
Caron.
Cartier (Gilbert), Seine-et-Oise.
Cartier (Marcel), Drôme.
Catoire.
Catrice.
Cayeux (Jean).
Cayol.
Cerclier.
Chaban-Delmas.
Chamant.
Charlot (Jean).
Charpentier.
Charpin.
Chassaing.
Chastellain.
Chaulard.
Chaze.
Chevalier (Fernand), Alger.
Chevallier (Jacques), Alger.
Chevallier (Louis), Indre.
Chevallier (Pierre), Loiret.
Cheviné (de).
Christiaens.
Clemenceau (Michel).
Coffin.
Colin.
Cordonnier.
Coste-Floret (Alfred), Haute-Garonne.
Coste-Floret (Paul), Hérault.
Coudray.
Courant.
Couston.
Crouzier.
Dagain.
Daladier (Edouard).
Damas.
Darou.
David (Jean-Paul), Seine-et-Oise.
David (Marcel), Landes.
Defferre.
Defos du Rau.
Degoutte.
Mme Degrond.
Deixonne.
Delachenal.
Delahoutre.
Delbos (Yvon).
Delcos.
Denais (Joseph).
Denis (André), Dordogne.
Depreux (Edouard).
Deshors.
Desjardins.
Desson.
Devemy.
Devinat.
Dezarnaulds.
Dhers.
Diallo (Yacine).
Mlle Dienesch.
Dixmier.
Dommanjon.
Douala.
Doutrelot.
Draveny.
Duforest.
Dumas (Joseph).
Dupraz (Joannès).
Mlle Dupuis (José), Seine.
Dupuy (Marceau), Gironde.
Duquesne.
Durroux.
Duveau.
Elain.
Errecart.
Evrard.
Fabre.
Fagon (Yves).
Faraud.
Farine (Philippe).
Farinez.
Faure (Edgar).
Fauvel.
Félix.
Finet.
Fontupt-Esperaber.
Forcinal.
Fouyet.
Frédéric-Dupont.
Frédet (Maurice).
Froment.
Gabelle.
Gaborit.
Gaillard.
Gallet.
Galy-Gasparrou.
Garavel.
Garet.
Gau.
Gavini.
Gay (Francisque).
Gazier.
Geoffre (de).
Gernez.
Gervolino.
Giacobbi.
Godin.
Gorse.
Gosset.
Gouin (Félix).
Gourdon.
Gozard (Gilles).
Grimaud.
Guérin (Maurice), Rhône.
Guesdon.
Guilbert.
Guillant (André).
Guille.
Guillou (Louis), Finistère.
Guitton.
Guyomard.
Guyon (Jean-Raymond), Gironde.
Halbout.
Henault.
Hennequelle.
Horma Ould Babana.
Hugues (Emile), Alpes-Maritimes.
Hugues (Joseph-André), Seine.
Hulin.
Hussel.
Hutin-Desgrèes.
Ihuel.
Jacquinot.
Jaquet.
Jean-Moreau.
Jeanmot.
Joubert.
Jouve (Gérard).
Juglas.
Jules-Julien, Rhône.
July.
Kir.
Labrosse.
Lacaze (Henri).
Lacoste.
Lalle.
Lamarque-Cando.
Lambert (Emile-Louis), Doubs.
Mlle Lamblin.
Lamine-Gueye.
Lamel (Joseph).
Lapie (Pierre-Olivier).
Laurelli.
Laurens (Camille), Cantal.
Laurent (Augustin), Nord.
Le Bail.
Lecourt.
Le Coutaller.
Leenhardt (Francis).
Mme Lefebvre (Francine), Seine.
Lefèvre-Pontalis.
Lejeune (Max), Somme.
Mme Lempereur.
Le Sciellour.
Lescorat.
Letourneau.
Le Troquer (André).
Levindrey.
Loustau.
Louvel.
Lucas.
Charles Lussy.
Mabrut.
Macouin.
Mallez.
Marcellin.
Marc-Sangnier.
Marie (André).
Marosselli.
Martel (Louis).
Martineau.
Masson (Jean), Haute-Marne.
Maurellet.
Maurice-Petsche.
Mauroux.
Mayer (Daniel), Seine.
René Mayer, Constantine.
Mazel.
Mazier.
Mazuez (Pierre-Fernand).
Meck.
Médecin.
Mehaignerie.
Mekki.
Mendès-France.
Menthon (de).
Mercier (André-François), Deux-Sèvres.
Métayer.
Jean Meunier, Indre-et-Loire.
Michaud (Louis), Vendée.
Minjoz.
Mitterrand.
Moch (Jules).
Moisan.
Mollet (Guy).
Monin.
Monjaret.
Moni.
Montel (André), Finistère.
Montel (Pierre).
Montillot.
Morice.
Moro-Giafferri (de).
Mouchet.
Moussu.
Moustier (de).
Moynet.
Muller (André).
Ninine.
Noël (André), Puy-de-Dôme.
Noguères.
Olmi.
Orvoen.
Penoy.
Petit (Eugène-Claudius).
Petit (Guy), Basses-Pyrénées.
Mme Germaine Peyroles.
Peytel.
Pflimlin.
Philip (André).
Pierre-Grouès.
Pinay.
Pineau.
Pleven (René).
Poimboeuf.
Mme Poinso-Chapuis.
Poirot (Maurice).
Poulain.
Pourtier.
Mlle Prevert.
Prigent (Robert), Nord.
Prigent (Tanguy), Finistère.
Queuille.
Quilici.
Rabier.
Ramadier.
Ramarony.
Raulin-Laboureur (de).
Raymond-Laurent.
Reeb.
Regaudie.
Reille-Soult.
Richaud.
Tony Révillon.
Reynaud (Paul).
Ribeyre (Paul).
Ricou.
Rigal (Eugène), Seine.
Rincent.
Roclore.
Rollin (Louis).
Roques.
Roulon.
Rousseau.
Saïd Mohamed Cheikh.
Sauder.
Schaff.
Schauffler (Charles).
Scherer (Marc).
Schmidt (Robert), Haute-Vienne.
Schmitt (Albert), Bas-Rhin.
Schmitt (René), Manche.
Schneiter.
Schuman (Robert), Moselle.
Schumann (Maurice), Nord.
Ségelle.
Sesmaisons (de).
Siefridt.
Sigrist.
Silvandre.
Simonnet.
Sion.
Sissoko (Fily-Dabo).
Small.
Sourbet.
Taillade.
Teitgen (Henri), Gironde.
Teitgen (Pierre), Ille-et-Vilaine.
Temple.
Terpend.
Thibault.
Thiriet.
Thomas (Eugène).
Thoral.
Tinaud (Jean-Louis).
Tinguy (de).
Toublanc.
Triboulet.
Truffaut.
Valay.
Valentino.
Vée.
Verneyras.
Very (Emmanuel).
Viatte.
Villard.
Viollette (Maurice).
Vuillaume.
Wagner.
Wasmer.
Mlle Weber.
Yvon.

S'est abstenu volontairement :

M. Lécrivain-Servoz.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Aku.
Apithy.
Aubame.
Bayrou.
Boukadoum.
Capitant (René).
Castellani.
Clostermann.
Condat-Mahaman.
Derdour.
Dusseaulx.
Furaud.
Guissou (Henri).
Kauffmann.
Khider.
Krieger (Alfred).
Kuehn (René).
Lamine Debaghine.
Laribi.
Legendre.
Lespès.
Liquard.
Livry-Level.
Malbrant.
Mamba Sano.
Martine.
Mezerna.
Michelet.
Mondon.
Nazi Boni.
Ouja Pouvanaa.
Ouedraogo Mamadou.
Palewski.
Pantaloni.
Ramonet.
Saravane Lambert.
Senghor.
Terrenoire.
Theelten.
Vendroux.
Wolff.

N'ont pas pris part au vote :

(en application de l'article 107 du règlement) :

MM. Duprat (Gérard) et Musmeaux.

Ne peuvent prendre part au vote :

MM. Rabemananjara, Raseta, Ravoahangy et Récy (de).

Excusés ou absents par congé :

MM.
Aragon (d').
Béné (Maurice).
Bétolaud.
Marin (Louis).
Mokhtari.
Naegelen (Marcel).
Nisse.
Serre.
Solinhac.
Viard.

N'ont pas pris part au vote :

M. Edouard Herriot, président de l'Assemblée nationale, et M. Bouxom, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants 563
Majorité absolue 282

Pour l'adoption 179
Contre 384

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 2417)

Sur l'ordre du jour de M. Pierre Montel déposé en conclusion du débat sur les interpellations relatives à la S. N. E. C. M. A.

Nombre des votants 558
Majorité absolue 260

Pour l'adoption 381
Contre 177

L'Assemblée nationale a adopté.

Ont voté pour :

MM.
Abelin
Allonneau.
Amiot (Octave).
André (Pierre).
Antier
Anxionnaz.
Archimède.
Arnal.
Asseray.
Auban
Aubry
Audegui.
Augarde
Aujoulat
Aumeran
Babet (Raphaël).
Bachelet.
Bacon.
Balme
Bardiou.
Barangé (Charles), Maine-et-Loire
Barbier
Bardoux (Jacques).
Barrachin
Barrot
Bas
Paul Bastid
Baudry d'Asson (de).
Baurens
Baylet
Beauquier.
Bèche
Becquet.
Begouin
Ben Aly Chérif.
Benchennouf.
Bentaleb
Ben Tounes
Béranger (André).
Bergasse.
Bergeret.
Bessac
Beugnitez.
Bianchini
Bichet.
Bidault (Georges).
Billères
Binot
Biondi
Blocquaux.
Bocquet
Boganda
Edouard Bonnefous.
Bonnet
Borra
Mlle Bosquier.
Bouhey (Jean).
Boulet (Paul).
Bour
Bouret (Henri).
Bourgès-Maunoury.
Xavier Bouvier, Ille-et-Vilaine
Bouvier-O'Cottereau, Mayenne
Brusset (Max).
Bruyneel
Burlot
Buron
Cadi (Abdelkader).
Cailiavet
Capdeville
Caron
Cartier (Gilbert), Seine-et-Oise.
Cartier (Marcel), Drôme
Catoire
Catrice.
Cayeux (Jean).
Cayol
Cerclier
Chaban-Delmas.
Chamant
Charlot (Jean).
Charpentier.
Charpin
Chassaing.
Chastellain.
Chautard
Chaze
Chevalier (Fernand), Alger.
Chevallier (Jacques), Alger
Chevallier (Louis), Indre.
Chevallier (Pierre), Loiret.
Chevigné (de).
Christiaens.
Clemenceau (Michel)
Coffin
Colin
Cordonnier.
Coste-Floret (Alfred), Haute-Garonne
Coste-Floret (Paul), Hérault.
Coudray.
Courant.
Couston.
Crouzier.
Dagain.
Daladier (Edouard).
Damas.
Darou
David (Jean-Paul), Seine-et-Oise.
David (Marcel), Landes
Defferre
Defos du Rau.
Degoutte
Mme Degrond.
Deixonne.
Delachenal.
Delahoutre.
Delbos (Yvon).
Delcos
Denais (Joseph).
Denis (André), Dordogne
Depreux (Edouard).
Deshors
Desjardins.
Desson
Devemy.
Devinat
Dezarnaulds.
Dhers
Diallo (Yacine).
Mlle Dienesch.
Dixmier
Dominjon.
Douala
Doutreliot.
Draveny
Duforest
Dumas (Joseph).
Dupraz (Joannès).
Mlle Dupuis (José), Seine.
Dupuy (Marceau), Gironde.
Duquesne.
Durroux.
Duveau.
Elain.
Errecart.
Evrard.
Fabre.
Fagon (Yves).
Faraud.
Farine (Philippe).
Farinez
Faure (Edgar).
Fauvel.
Félix
Finet
Fonlupt-Esperaber.
Forcinal.
Fouyet.
Frédéric-Dupont.
Frédet (Maurice).
Froment.
Gabelle.
Gaborit.
Gaillard.
Gallet
Galy-Gasparrou.
Garavel.
Garet.
Gau.
Gavini.
Gay (Francisque).
Gazier
Geoffre (de).
Gernez.
Gervolino.
Giacobbi.
Godin.
Gorse.
Gosset
Gouin (Félix).
Gourdon.
Gozard (Gilles).
Grimaud
Guérin (Maurice), Rhône.
Guesdon.
Guilbert.
Guillant (André).
Guille.
Guillou (Louis), Finistère.
Guitton
Guyomard
Guyon (Jean-Raymond) Gironde.
Halbout.
Henault.
Henneguelle
Horma Ould Babana
Hugues (Emile), Alpes-Maritimes.
Hugues (Joseph-André), Seine.
Hulin
Husse.
Hutin-Desgrées.
Ihuel
Jacquinot.
Jaquet.
Jean-Moreau.
Jeanmot
Joubert.
Jouve (Géraud).
Juglas.
Jules-Julien (Rhône).
July.
Kir.
Labrosse.
Lacaze (Henri).
Lacoste.
Lalle.
Lamarque-Cando.
Lambert (Emile-Louis), Doubs.
Mlle Lamblin.
Lamine-Guèye.
Lamiel (Joseph).
Lapie (Pierre-Olivier).
Laurelli.
Laurens (Camille), Cantal.
Laurent (Augustin), Nord.
Le Bail.
Lecourt.
Le Coutaller.
Leenhardt (Francis).
Mme Lefebvre (Francine) Seine.
Lefèvre-Pontalis.
Lejeune (Max), Somme.
Mme Lempereur.
Le Sciellour.
Lescorat.
Letourneau.
Le Troquer (André).
Levindrey.
Lonstau.
Louvel.
Lucas.
Charles Lussy.
Mabrut.
Macouin.
Mallez.
Marcellin.
Marc-Sangnier.
Marie (André).
Maroselli.
Martel (Louis).
Martineau.
Masson (Jean), Haute-Marne.
Maurellet.
Maurice-Petsche.
Mauroux.
Mayer (Daniel), Seine.
René Mayer, Constantine.
Mazel.
Mazier.
Mazuez (Pierre-Fernand).
Meck.
Médecin.
Mehaignerie.
Mekki.
Mendès-France.
Menthon (de).
Mercier (André-François), Deux-Sèvres.
Métayer.
Jean Meunier, Indre-et-Loire.
Michaud (Louis), Vendée.
Minjoz.
Mitterrand.
Moch (Jules).
Moisan.
Mollet (Guy).
Monin.
Monjaret.
Mont.
Montel (Pierre).
Montillot.
Morice.
Moro-Giafferri (de).
Mouchet.
Moussu.
Moustier (de).
Moynet.
Mutter (André).
Ninine.
Noël (André), Puy-de-Dôme.
Noguères.
Olmi.
Orvoen.
Penoy
Petit (Eugène-Claudius).
Petit (Guy), Basses-Pyrénées.
Mme Germaine Peyroles.
Peytel
Pflimlin
Philip (André).
Pierre-Grouès.
Pinay
Pineau.
Pleven (René).
Poimbœuf.
Mme Poinso-Chapuis
Poirot (Maurice).
Poulain
Pourtier
Mlle Prevert
Prigent (Robert), Nord.
Prigent (Tanguy), Finistère.
Queuille.
Quilici.
Rabier.
Ramadier.
Ramarony.
Raulin-Laboureur (de).
Raymond-Laurent.
Reeb
Regaudie.
Reille-Soult.
Rencurel.
Tony Révillon.
Reynaud (Paul).
Ribeyre (Paul).
Ricou.
Rigal (Eugène), Seine.
Rincent.
Roclore.
Rollin (Louis).
Roques.
Roulon.
Rousseau.
Said Mohamed Cheikh.
Sauder.
Schaff
Schauffler (Charles).
Scherer (Marc).
Schmidt (Robert), Haute-Vienne.
Schmitt (Albert), Bas-Rhin
Schmitt (René), Manche.
Schneiter.
Schuman (Robert), Moselle.
Schumann (Maurice), Nord.
Segelle.
Sesmaisons (de).
Siefridt.
Sigrist
Silvandre.
Simonnet.
Sion
Sissoko (Fily-Dabo).
Smaïl.
Sourbet.
Taillade.
Teitgen (Henri), Gironde
Teitgen (Pierre), Ille-et-Vilaine.
Temple.
Terpend.
Thibault.
Thiriet
Thomas (Eugène).
Thoral.
Tinaud (Jean-Louis).
Tinguy (de).
Toublanc.
Triboulet.
Truffaut.
Valay
Valentino.
Vée
Verneyras.
Very (Emmanuel).
Viatte.
Villard.
Viollette (Maurice).
Vuillaume.
Wagner.
Wasmer.
Mlle Weber.
Yvon.

Ont voté contre :

MM.
Airoldi.
Akli
Alliot
Apithy.
Mlle Archimède.
Arthaud.
Aubame.
Auguet
Baflanger (Robert), Seine-et-Oise.
Barel
Barthélémy.
Bartolini.
Mme Bastide (Denise), Loire
Benoist (Charles).
Berger.
Besset
Billat
Billoux.
Biscarlet.
Bissol
Blanchet
Boccagny.
Bonte (Florimond).
Bourbon
Mme Boutard.
Boutavant.
Brault.
Mme Madeleine Braun.
Brillouet.
Cachin (Marcel).
Calas
Camphin.
Cance.
Cartier (Marius), Haute-Marne.
Casanova.
Castera.
Cermolacce.
Césaire.
Mme Charbonnel.
Chausson
Cherrier
Mme Chevrin.
Citerne
Mme Claeys.
Cogniot
Condat-Mahaman
Costes (Alfred), Seine
Cristofol
Croizat
Mme Darras.
Dassonville
Denis (Alphonse), Haute-Vienne.
Djemad.
Mme Douteau.
Duclos (Jacques), Seine.
Duclos (Jean), Seine-et-Oise.
Dufour.
Dumet (Jean-Louis).
Marc Dupuy (Gironde).
Dutard.
Mme Duvernois.
Fajon (Etienne).
Fayet.
Fievez.
Mme François.
Mme Galicier.
Garaudy.
Garcia
Gautier.
Genest.
Ginestet.
Mme Ginollin.
Giovoni
Girard
Girardot.
Gosnat.
Goudoux.
Gouge
Greffier
Grenier (Fernand).

Gresa (Jacques).
Gros.
Mme Guérin (Lucie), Seine-Inférieure.
Mme Guérin (Rose), Seine.
Guiguen.
Guillon (Jean), Indre-et-Loire.
Guissou (Henri).
Guyot (Raymond), Seine.
Hamon (Marcel).
Mme Hertzog-Cachin.
Hugonnier.
Joinville (Alfred Malleret).
Juge.
Julian (Gaston), Hautes-Alpes.
Kriegel-Valrimont.
Lambert (Lucien), Bouches-du-Rhône.
Mme Lambert (Marie), Finistère.
Lamps.
Lareppe.
Laribi.
Lavergne.
Lecœur.
Mme Le Jeune (Hélène), Côtes-du-Nord.
Lenormand.
Lepervanche (de).
L'Huillier (Waldeck).
Llante.
Maillocheau.
Mamba Sano.
Manceau.
Martine.
Marty (André).
Masson (Albert), Loire.
Maton.
André Mercier, Oise.
Michaut (Victor), Seine-Inférieure.
Michel.
Midol.
Montagnier.
Môquet.
Mora.
Morand.
Mouton.
Mudry.
Mme Nautré.
Nazi Boni.
Mme Nedelec.
Noël (Marcel), Aube.
Ouedraogo Mamadou.
Patinaud.
Paul (Gabriel), Finistère.
Paumier.
Perdon (Hilaire).
Mme Péri.
Péron (Yves).
Petit (Albert), Seine.
Peyrat.
Pierrard.
Pirot.
Poumadère.
Pourtalet.
Pronteau.
Prot.
Mme Rabaté.
Ramette.
Renard.
Mme Reyraud.
Rigal (Albert), Loiret.
Mme Roca.
Rochet (Waldeck).
Rosenblatt.
Roucaute (Gabriel), Gard.
Roucaute (Roger), Ardèche.
Ruffe.
Mlle Rumeau.
Saravane Lambert.
Savard.
Mme Schell.
Senghor.
Servin.
Signor.
Mme Sportisse.
Thamier.
Thorez (Maurice).
Thuillier.
Tillon (Charles).
Touchard.
Toujas.
Tourne.
Tourtaud.
Tricart.
Mme Vaillant-Couturier.
Vedrines.
Vergès.
Mme Vermeersch.
Pierre Villon.
Zunino.

Se sont abstenus volontairement :

MM. L'Écrivain-Servoz et Monteil (André), Finistère.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Astier de La Vigerie (d').
Bayrou.
Boukadoum.
Capitant (René).
Castellani.
Chambeiron.
Chambrun (de).
Clostermann.
Pierre Cot.
Coulibaly Ouezzin.
Dendour.
Dreyfus-Schmidt.
Dusseaulx.
Félix-Tchicaya.
Furaud.
Hamani Diori.
Houphouet-Boigny.
Kauffmann.
Khider.
Krieger (Alfred).
Kuehn (René).
Lamine Debaghine.
Legendre.
Lespès.
Liquard.
Lisette.
Livry-Level.
Malbrant.
Mamadou Konate.
Meunier (Pierre), Côte-d'Or.
Mezerna.
Michelet.
Mondon.
Oopa Pouvanaa.
Palewski.
Pantaloni.
Pouyet.
Ramonet.
Rivet.
Terrenoire.
Theetten.
Vendroux.
Wolff.

N'ont pas pris part au vote

(en application de l'article 107 du règlement) :

MM. Duprat (Gérard) et Musmeaux.

Ne peuvent prendre part au vote :

MM. Rabemananjara, Raseta, Ravoahangy, Récy (de).

Excusés ou absents par congé :

MM.
Aragon (d').
Béne (Maurice).
Bétolaud.
Marin (Louis).
Mokhtari.
Naegelen (Marcel).
Nisse.
Serre.
Solinhac.
Viard.

N'ont pas pris part au vote:

M. Edouard Herriot, président de l'Assemblée nationale, et M. Bouxom, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants 541
Majorité absolue 271
Pour l'adoption 362
Contre 179

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

Rectification

au compte rendu in extenso *de la 2e séance du* 26 *avril* 1950.
(*Journal officiel* du 27 avril 1950.)

Dans le scrutin (n° 2390) sur les amendements de MM. Biscarlet, Bergeret et Pineau, à l'article 2 du projet relatif aux investissements pour 1950 (état B) (rétablissement du chiffre du Gouvernement) :

M. Nisse, porté comme ayant voté « contre », déclare avoir voulu voter « pour ».

Rectification

au compte rendu in extenso *de la 2e séance du* 28 *avril* 1950.
(*Journal officiel* du 29 avril 1950.)

Dans le scrutin (n° 2413) sur l'amendement de M. Coudray, à l'article 11 du projet relatif aux investissements pour 1950 (représentation de l'union nationale des associations familiales) :

M. Delachenal, porté comme « n'ayant pas pris part au vote », déclare avoir voulu voter « pour ».

Paris. — Imprimerie des *Journaux officiels*, 31, quai Voltaire.